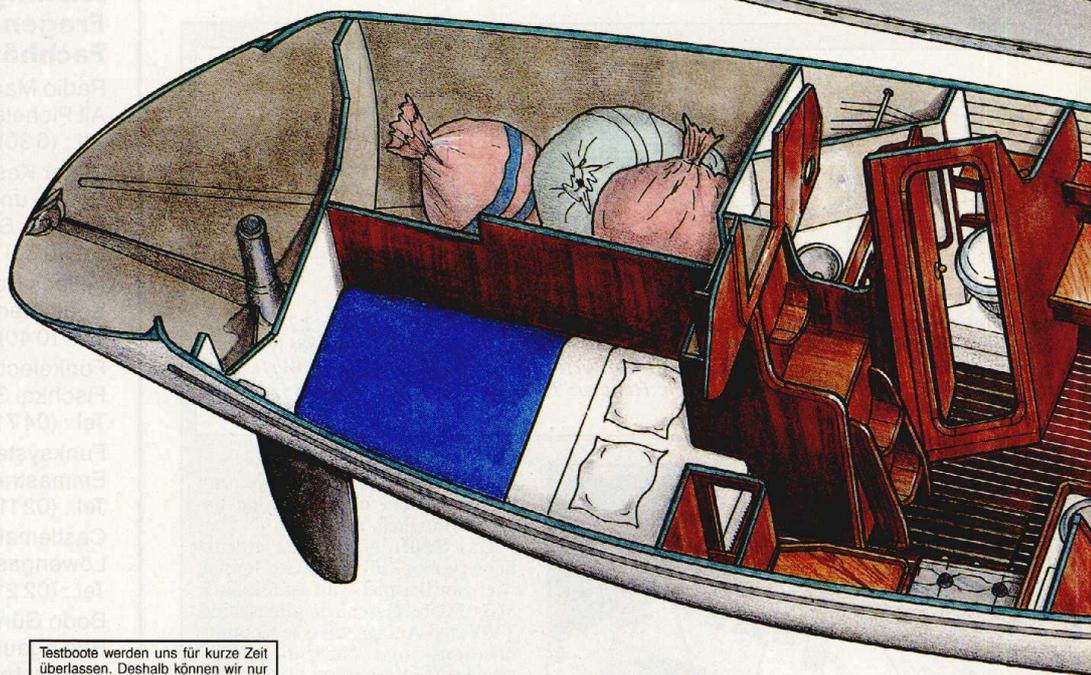
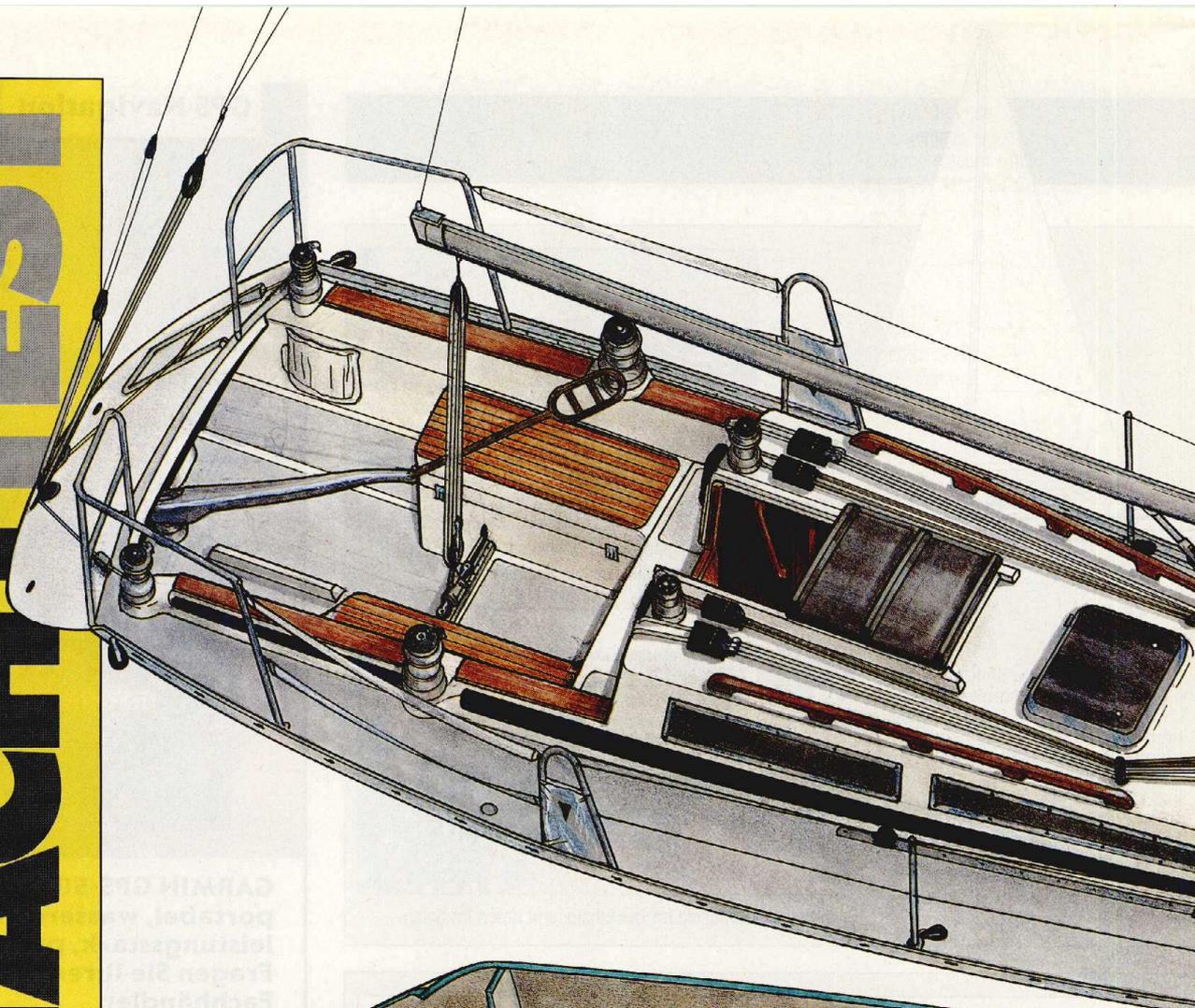


YACHTTEST

LUFFE 40

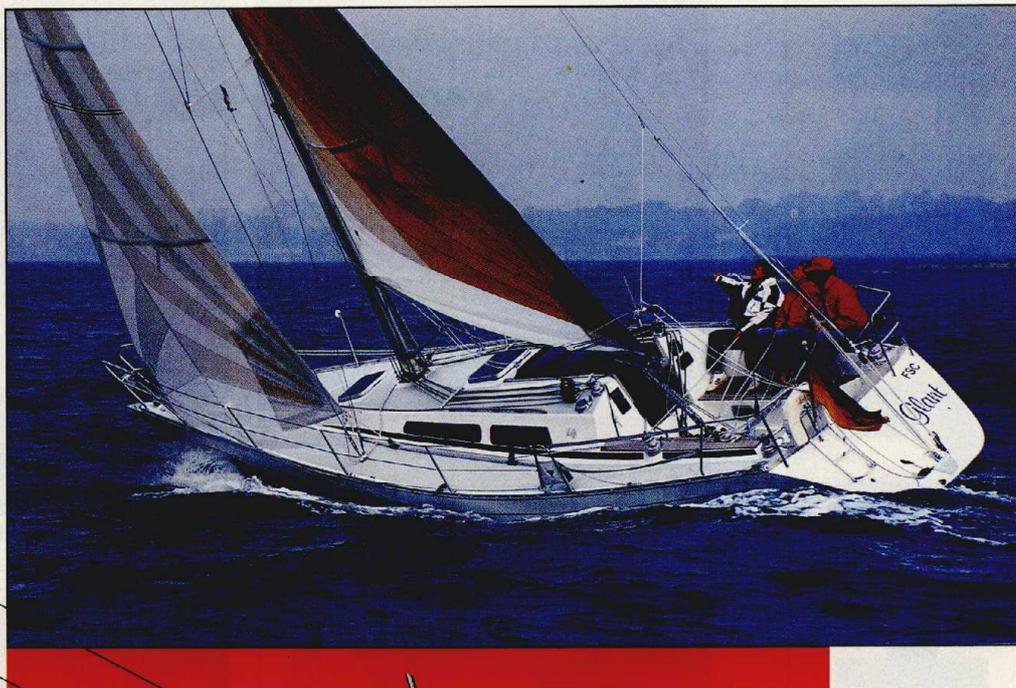
Regatten für Fahrtsegler erfreuen sich in Skandinavien und auch immer mehr in Deutschland zunehmender Beliebtheit. Ob nach Dansk Handicap oder IMS gesegelt wird, die Luffe 40 ist in jedem Falle eine chancenreiche Yacht. Der sportliche Renner wird im dänischen Kolding gebaut und erfordert eine sportliche Crew.



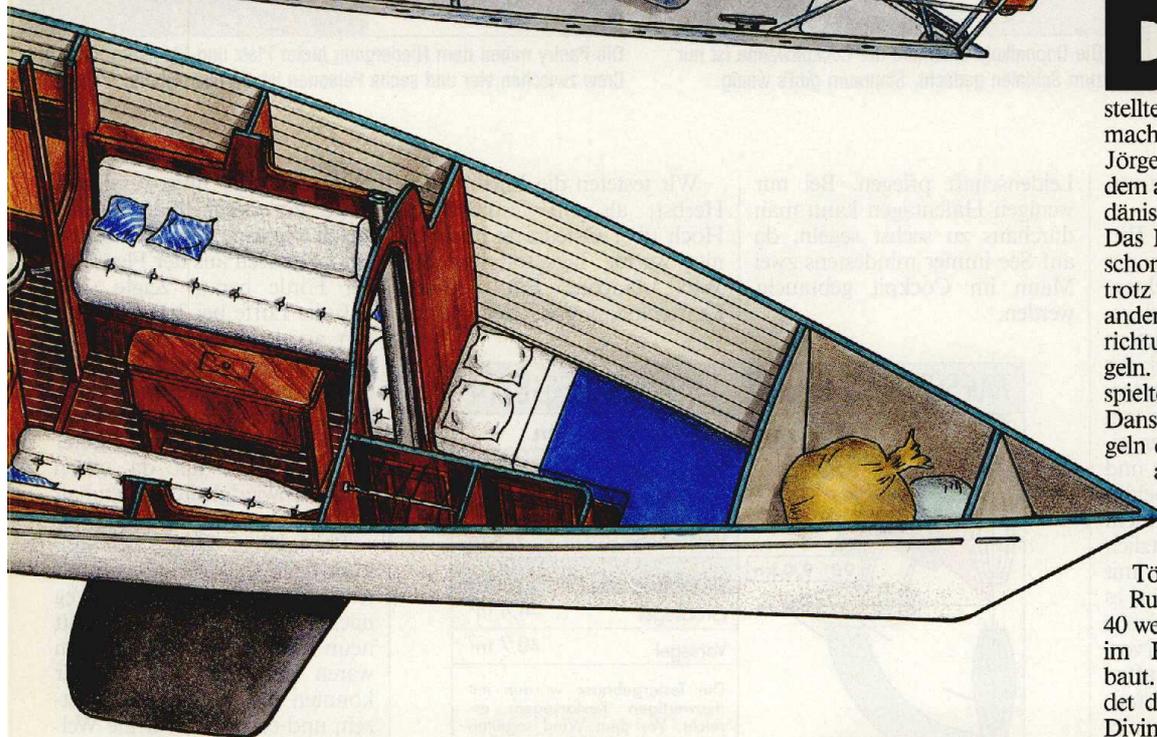
Testboote werden uns für kurze Zeit überlassen. Deshalb können wir nur Fahreigenschaften, Ausrüstung und Ausbaugüte beurteilen. Auch unser Gesamturteil bezieht sich nur auf die oben genannten Punkte.

Zeichnungen: R. Das

Die Segelei mit der zum Regattasegeln ausgerüsteten Luffe machte unglaublich viel Spaß. Das Boot ließ sich hervorragend trimmen und lief auch wegen der fast neuen Kevlarsegel auf allen Kursen sehr schnell. Der Platz unter Deck ist aufgrund der geringen Breite beschränkt.



Fotos: H.-G. Kiesel



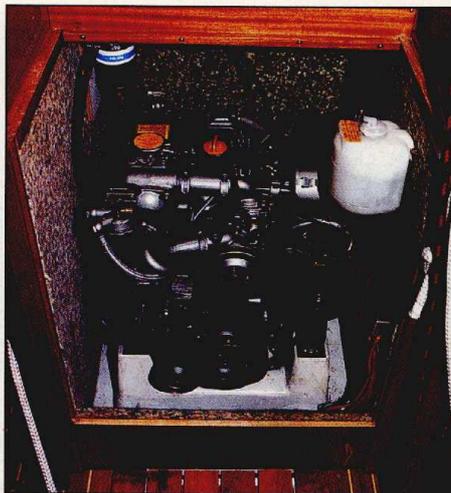
Testkommentar:
Erik von Krause

Die fast zwölf Meter lange Luffe 40 ist eine von den Serienyachten, die sportlich eingestellten Seglern so richtig Spaß macht. Sie wurde 1988 von Oluf Jörgensen gezeichnet und seitdem auf seiner eigenen Werft im dänischen Kolding 15mal gebaut. Das Boot ist schnell, vor allem schon bei leichter Brise. Es ist trotz der Backstagen und aller anderen notwendigen Trimmrichtungen problemlos zu segeln. Ob man mit einer eingespielten Crew Regatten nach Dansk Handicap oder IMS segeln oder lieber mit der Familie auf Urlaubstörn gehen will, die Luffe macht beides möglich, wie zahlreiche Regattaerfolge und Törnberichte beweisen.

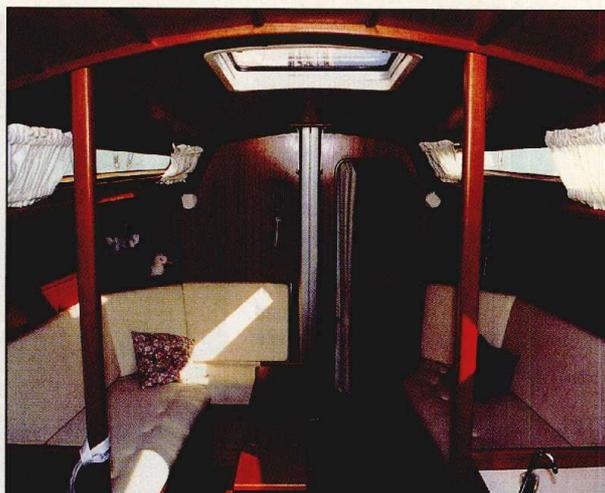
Rumpf und Deck der Luffe 40 werden in Sandwichbauweise im Handauflegeverfahren gebaut. Als Kernmaterial verwendet die Werft den Hartschaum Divinycell. Die Rumpf-Deck-Verbindung wird geklebt und verbolzt, alle Schotten werden

YACHTTEST

LUFFE 40



Der Motorraum ist gut zugänglich, er könnte allerdings eine effektivere Geräuschdämmung vertragen.



Der schmale Salon reicht für sechs Personen aus. Mit hochgeklappten Tischseitenteilen gibt es allerdings kaum noch ein Durchkommen.



Die Doppelkoje unterhalb der Cockpitwanne ist nur zum Schlafen gedacht, Stauraum gibt's wenig.



Die Pantry neben dem Niedergang bietet Platz und Stauraum. Für eine Crew zwischen vier und sechs Personen ist sie ausreichend groß.

einlaminiert und zusätzlich verschraubt.

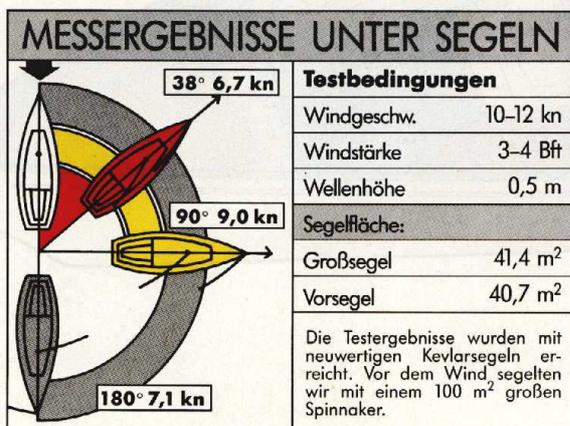
Die Luffe ist für sechs Personen ausgelegt. Da aber der Rumpf – typisch für Yachten, die in die dänische Formel gebaut werden – mit 3,30 Metern recht schmal ist und zwei der sechs Kojen im Salon untergebracht sind, kann eine Crew von höchstens vier Erwachsenen einen langen Törn gemütlich und ohne sich gegenseitig zu behindern absolvieren. Mit einem oder zwei Kindern zusätzlich mag es gerade noch gehen, mit sechs Erwachsenen aber wird es sehr eng an Bord. Andererseits ist die Luffe dank ihrer hervorragenden Segel Eigenschaften bestens geeignet, große Distanzen in kurzer Zeit zurückzulegen – eine Vorliebe, die vor allem Männercrews mit großer

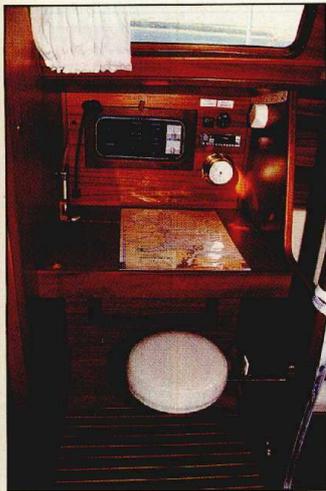
Leidenschaft pflegen. Bei nur wenigen Hafentagen kann man durchaus zu sechst segeln, da auf See immer mindestens zwei Mann im Cockpit gebraucht werden.

Wir testeten die Luffe 40 im Herbst, als ein festliegendes Hoch über Osteuropa noch einige warme Tage mit leichtem Wind brachte. Ein 37-Fuß-Fahrtenkatamaran, der gleich-

zeitig mit uns unterwegs war, hatte im Geschwindigkeitsvergleich nie eine Chance. Schon beim Kreuzen aus der Flensburger Förde heraus zeigte sich, daß die Luffe bei 3 bis 4 Beaufort an der Kreuz ganz ausgezeichnete 6,7 Knoten lief, und das bei einer Höhe am wahren Wind von 38 Grad! Selbst ein moderner, innen völlig leerer IOR-Eintonner hat da schon seine Schwierigkeiten mitzuhalten.

Bei halbem Wind, auf Südkurs nach der „Schwiegermutter“ und später auf dem Weg nach Damp, lief das Boot glatt neun Knoten. Die Bedingungen waren allerdings ideal – wir konnten die größte Genua setzen, und es gab nur kleine Wellen. Den Hafen von Damp erreichten wir schließlich rund

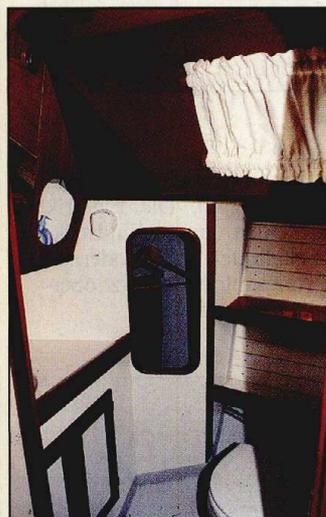




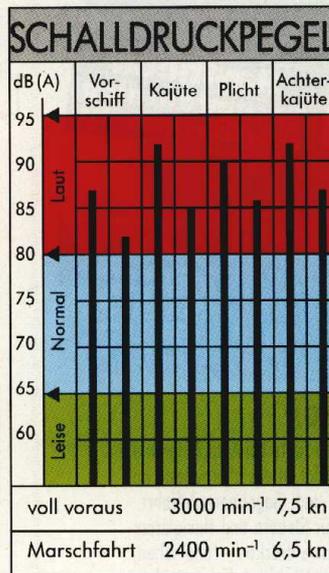
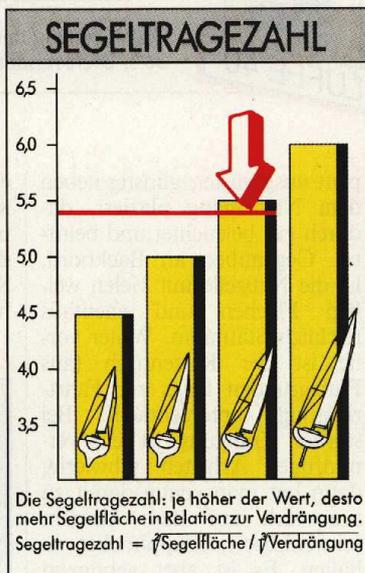
Der Kartentisch quer zur Fahrtrichtung ist bei Schräglage unpraktisch.



Das Deck ist rutschfest und wirkt aufgeräumt. Alle Fallen und Strecker sind nach achtern ins Cockpit umgelenkt. Gegen Aufpreis gibt es auch einen Teakbelag.



Die Naßzelle ist nicht üppig, genügt aber einfachen Ansprüchen.



WERFTANGABEN

Rumpflänge (Lüa): 11,99 m; LWL: 10,30 m; Breite: 3,30 m; Tiefgang (Festkiel): 1,85 m; Gewicht: 5,1 t; Ballast: 2,1 t; Ballastanteil: 41,2%; Ballast: außen; Takelungsart: Slup 7/8; Großsegel: 41,4 m²; Genua: 40,7 m²; Mastlänge: 18,60 m; Masthöhe über Wasser: 18,30 m; lichte Höhen: Vorschiff 1,71 m, Salon 1,84 m; Rumpfbauweise: Handauflegetechnik - Sandwich; Decksbauweise: Handauflegetechnik - Sandwich; Maschinentyp: Volvo 2002; max. Drehzahl: 3000 min⁻¹; P: 13,25 kW/18 PS; Tankkapazität: 50 l; Tankmaterial: rostfreier Stahl; Propellertyp: 2-Flügel, Faltpropeller; Frischwassertank: 100 l; Tankmaterial: GFK; Anzahl der festen Kojen: 6.

Standardpreis einschl. MwSt. ab Händler: 177 590 Mark; Preis mit Grundausstattung einschl. MwSt. ab Händler: 191 511 Mark; mit folgendem Zubehör (Auszug): Großsegel, Genua I, Genua III, Fender, Festmacher, Anker; Werft: Oluf Jörgensen Baadebyggeri, DK-Kolding; deutscher Importeur/Händler: Karl Haase, 2390 Flensburg.

zwei Stunden vor dem Katamaran.

Am zweiten Tag unseres Tests segelten wir zuerst nach Schleimünde und dann ins dänische Sonderburg. Bei leichtem achterlichem Wind von höchstens 2 bis 3 Beaufort und spiegelglatter See lief die Luffe unter Spinnaker problemlos zwischen vier und fünf Knoten. Später, als der Wind vorübergehend etwas auffrischte, kletterte das Speedometer auf über sieben Knoten. Wieder hatte der Fahrtenkatamaran keinerlei Chancen. Man muß aber anmerken, daß die Luffe mit einem Profilvorstag und neuwertigen Kevlarsegeln ausgestattet war, da mit dem Testschiff in erster Linie Regatten gesegelt werden sollen.

Die Luffe lag auf allen Kursen bestens auf dem Ruder. Der

optimale Segeltrimm ist dabei natürlich wichtig; durch die Haupt- und Unterbackstagen sowie Unterliekstrecker und Cunningham ist das Segeltrimmen für Könner völlig problemlos. Da die Backstagen bei jedem Manöver immer mindestens zwei, besser aber drei Personen im Cockpit erfordern, erscheint die Luffe für kleine Crews vielleicht zu umständlich in der Bedienung. Da aber der Steuermann gleichzeitig auch die Backstagen bedienen kann und dann nur noch eine zweite Person für das Vorsegel gebraucht wird, ist es wohl vertretbar, für den größeren Segelspaß und die gute Leistung der Luffe ein oder zwei Handgriffe mehr tun zu müssen als auf einer 7/8 getakelten Yacht ohne Backstagen.

Die Beschlagsausstattung und Anordnung ist auf der Luffe optimal – alle Fallen und Strecker lassen sich über Winschen auf dem Kajütdach beiderseits des Niederganges durch- und mit Hebelklemmen festsetzen. Die mehrgängigen und selbstholenden Schotwischen sind groß genug und richtig plaziert, das Großsegel läßt sich über Traveller und Schot sehr leicht trimmen. Die optimale Mastkurve wird über die unteren Backstagen, die Vortagsspannung über die Hauptbackstagen eingestellt.

Die Sitzflächen im Cockpit sind serienmäßig mit Teak belegt. Unter der Backbordducht befindet sich ein leicht zugänglicher großer Stauraum für Leinen, Fender und so weiter. An die Segel, die in der Vorpiek ge-

staut werden, kommt man dagegen nur über eine Luke im Deck. Eine weitere Luke über dem Salon bringt zusätzlich zu den getönten Seitenfenstern genügend Licht ins Schiffsinne.

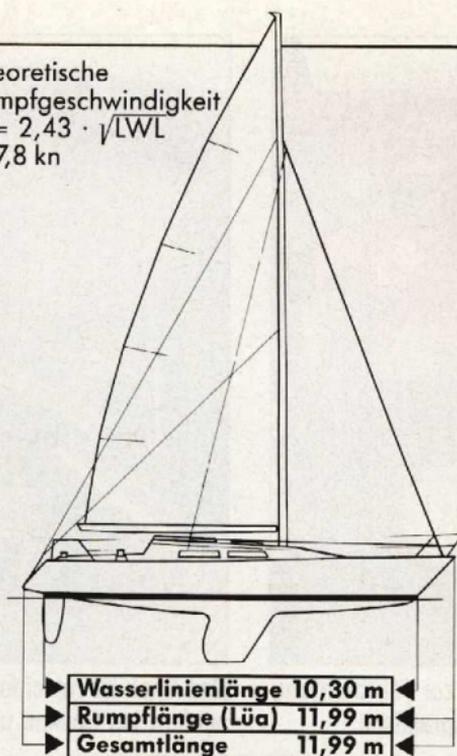
Der Innenausbau der Luffe ist aus bestens verarbeitetem Bootsbausperrholz mit Mahagonifurnier gefertigt. Helle Polster und zum Teil weiß lackierte Flächen machen die Kajüte aber nicht zu einer dunklen Höhle. Unter dem Cockpit ist eine große Doppelkoje eingebaut, in die man bei geöffneter Segeltuchtür kriechen kann. Stauraum für Kleidung gibt es kaum, aber ein kleines Luk zum Cockpit. Ein offenes Ölzeugschapp ist außerhalb der Kammer angrenzend an die Pantry eingebaut.

Die allerdings ist ausreichend groß, mit viel Stauraum, kom-

YACHTTEST

LUFFE 40

Theoretische Rumpfgeschwindigkeit
 $V = 2,43 \cdot \sqrt{LWL}$
 $= 7,8 \text{ kn}$



Schlank	4,0	
	3,8	
	3,6	
	3,4	
	3,2	
Normal	3,0	
	2,8	
Breit	2,6	
	2,4	
	2,2	
Lüa:		
Büa:		

360°-Drehung unter Maschine: 21 s, unter Segel: 36 s; Drehkreisdurchmesser: 1 Schiffslänge.

plett ausgerüstet, günstig neben dem Niedergang plaziert, dadurch gut beleuchtet und belüftet. Gegenüber, an Backbord, ist die Naßzelle mit vielen weißen Flächen und ebenfalls reichlich Stauraum. Weiter vorne ist der Kartentisch (aus Platzgründen längs zur Fahrtrichtung) untergebracht. Bei starker Krängung ist ein vernünftiges Arbeiten schwierig, dann hat man genug damit zu tun, sich auf dem kleinen, schwenkbaren Klapphocker zu halten. Es ist aber genügend Platz für Elektronik und nautische Unterlagen vorhanden.

Der Salon ist für sechs Personen ausreichend groß. Wenn beide Seiten des Tisches hochgeklappt sind, hat man allerdings Schwierigkeiten, zu den hinteren Plätzen durchzurutschen. Im Salon spürt man besonders deutlich, daß die Luffe 40 eine sehr schlanke Yacht ist. Im Vorschiff ist wie achtern eine große Doppelkoje vorhanden, die zum Salon hin mit einer Segeltuch-Schiebetür verschlossen werden kann. Vorne kann man neben der Koje stehen, auch ist genug Stauraum vorhanden.

Die 18-PS-Volvo-Maschine befindet sich unterhalb des Niederganges, die Geräuschdämmung könnte aber noch verbessert werden. Der Dieseltank aus rostfreiem Stahl faßt 50, der GFK-Wassertank 100 Liter. Das ist für ein Sechs-Kojen-Schiff nicht eben viel. Als Extra gibt es

einen Schmutzwassertank aus rostfreiem Stahl. Die Elektrik macht einen guten Eindruck, die Schalttafel mit modernen Sicherungsautomaten sitzt oberhalb des Kartentisches.

Gesamteindruck

Die Luffe 40 ist eine schnelle, hervorragend zu segelnde, elegante Fahrtenyacht. Das Raumangebot unter Deck ist wegen der geringen Breite nicht sonderlich groß, deshalb sollten nicht mehr als vier Erwachsene damit auf Törn gehen. Der Stauraum für die persönlichen Dinge hält sich in knappen Grenzen. Trotz einiger Unzulänglichkeiten im Detail besticht die Yacht durch das enorme Segelleistungs-Potential.

Gut

Segeleigenschaften
Äußeres Erscheinungsbild
Verarbeitung
Rigg, Beschläge

Verbesserungswürdig

Schallisolierung
Segeltuch-Türen
Stauraum für Kleidung