



Schwedenklasse

Die Albin Ballad wurde rund 1500 Mal in der schwedischen Martin Albin Werft gebaut. Als gutmütiges Einsteigerboot und Fahrtenyacht für lange Törns ist das Boot heute ein Dauergast bei vielen Gebrauchtfootbörsen **Text und Fotos: Hinnerk Weiler**

In einem typischen Yachthafen wie Wackerballig an der Flensburger Förde fallen Boote wie die Albin Ballad eigentlich nur eingefleischten Fans sofort ins Auge. Sie heben sich nicht mit einmalig ausgefallenen Linien aus der Masse und haben kein supersportliches Design. Trotzdem, der Riss aus der Feder von Rolf Magnussen ist kein Allerweltsboot, sondern bietet flinken Segelspaß und benimmt sich dank tiefem V-Spant im Vorschiff bei Wind und Welle durchweg familienfreundlich und sicher. Kein Wunder also, dass die Ballad als Einsteigerschiff und auch als Blauwasserschiff heute mit großer Fangemeinde aufwarten kann. Richtig gelesen: Sie ist als Langfahrtschiff mit nur knapp über neun Me-

tern Länge auch heute noch auf allen Weltmeeren und größeren Seen gleichermaßen zuhause.

Genau und Groß bieten zusammen 48 Quadratmeter Segelfläche, und die toppgetakelte Ballad ist damit nicht gerade übertakelt. Als typischer IOR-Entwurf will sie auch lieber etwas aufrecht gesegelt werden. Tauchen die seitlichen Rumpferweiterungen bei zu viel Lage weit ins Wasser, zeigt sich das schnell durch deutlich zunehmende Luv gierigkeit. Richtig getrimmt ist die Ballad dennoch auf allen Kursen schnell und ausgeglichen genug, um auch heute noch auf Yardstickregatten vorne mitzusegeln.

Die schwedische Werft Martin Albin produzierte von dem ursprünglich unter

dem Namen „Joker S30“ entworfenen Typ in der Zeit von 1971 bis 1982 rund 1500 Boote. Genug, um eine bis heute aktive Klassenvereinigung zu formen.

Die hat auch kurzerhand die Bauformen vor der Werftpleite 1982 gerettet. Mit Bau-nummern ab 2000 entstanden daraufhin bei verschiedenen dänischen Werften weitere Boote in Eigenregie. Sie stehen den schwedischen Originalen meist nur im Innenausbau nach. Sonst gelten diese Ballads genauso wie die Originale aus Schweden als grundsolide Yachten, bei denen kaum Osmoseschäden bekannt sind. Lediglich das Gelcoat einiger Boote ist etwas vergilbt.

Im Salon erwartet die vierköpfige Crew genug Platz, um auch einige verregnete



Geräumig geht es unter Deck zu. Der große Klapptisch in der Salonmitte wurde hier gegen ein schwenkbare Modell mit Mastbeslag ausgetauscht. Das schafft Platz. Rechts: Verschlussene Schapps mit viel Stauraum und großer Kühlbox an Steuerbord achtern

Hafentage gut zu überstehen. Dass die Ballad nicht nur für Wochenendtörns gebaut wurde, zeigt auch die üppige, L-förmige Pantry an Steuerbord neben dem sehr steilen Niedergang. Neben der Spüle findet hier auch ein zweiflammiger Kocher und eine Kühlbox ausreichend Platz. Der Kartentisch gegenüber fällt verglichen mit den heute auf Booten dieser Größe üblichen Abstellflächen für Notebooks geradezu üppig aus. Ob im Seegang stehend vor dem Niedergang oder sitzend, hier macht Kartenarbeit Spaß.

Der Sitzplatz des Navigators ist allerdings gleichzeitig Kopfkissen der Hundekoje, die

weit unter die Backbord-Cockpitbank reicht. Etwas ungewöhnlich: Dieser Schlafplatz ist auch von Deck aus zugänglich. Leider neigt der Backskistendeckel darüber aber gelegentlich zur Undichtigkeit.

Die klassisch V-förmige Vorschiffskajüte bietet mit fast 1,80 Metern Länge aus heutiger Sicht nicht unbedingt grenzenlosen Platz, sollte jedoch für zwei Personen vollkommen ausreichen. Etwas gewöhnungsbedürftig ist die durchsichtige Vorschiffsluke, die nicht aus Plexiglas besteht, sondern Licht blickdicht durch eine GFK-Lage ohne Gelcoat ins Schiffsinere lässt.

Die kleine Nasszelle zwischen Salon

und Vorschiffskajüte ist jedoch sehr eng und eher als Notlösung zu verstehen.

An Deck zeichnet sich das Boot vor allem durch die gut geschützte Plicht mit hohem Süll und bequemem Platz für drei bis vier Segler aus. Die im Original am Mast bedienten Fallen sind mittlerweile bei vielen Exemplaren zum Cockpit hin umgelenkt worden. Ist das der Fall, gilt beim Kauf vor allem den nachgerüsteten Umlenckblöcken ein besonders kritischer Blick. Sie sollten am Mast angeschlagen sein, das Deck ist für die Belastungen durch Fallen nicht konzipiert und so sind Haarrisse und kleine Leckagen an den Durchbohrungen leider eine häufige Folge dieser Modernisierung. Unter Deck sollten vor allem die am Vorschiff angeschraubten Püttinge genauer unter die Lupe genommen werden. Hier können ➤



Das Süll ist hoch genug um auch bei ruppigerem Wetter gut Schutz zu bieten

Albin Ballad


- Länge ü.a.** 9,14 m
 - Wasserlinie** 6,90 m
 - Breite** 2,92 m
 - Tiefgang** 1,55 m
 - Verdrängung** 3,3 t
 - Ballast** 1,5 t
 - Kojen** 3 (+ 2 Salon)
 - Motor** 10PS Volvo Penta
 - Neupreis** ca. 35.000 Euro
 - Gebrauchtboote** . . ab. 18.000 Euro
 - Konstrukteur** . . . Rolf Magnussen
 - Info** www.ballad.de
- Aktive Klassenvereinigung mit vielen Bildern, Törnberichten und Tipps zum Refit und Instandhalten



Typisch IOR-Design: Rumpfwölbung nach außen und positiver Spiegel am Heck

mit den Jahren die Bohrlöcher geweitet sein, und die verzinkten Metalle neigen durch eindringendes Wasser zur Korrosion. Aufwändige Reparaturen sind dann die Folge.

Für den nötigen Vortrieb sorgt auf den meisten Ballads nach wie vor unter der Niedergangstreppe ein Volvo Penta MD 6A mit 10 PS an starrer Welle. Damit stößt die Yacht bei kräftigem Gegenwind und entsprechendem Seegang jedoch schon mal an ihre Grenzen. Dort, wo der Motor im Laufe der Zeit gewechselt wurde, sind an seine Stelle meist 15 bis 20 PS starke Antriebe gerückt. Damit ist die Ballad für alle Fälle gut gerüstet.

Gebraucht sind gut erhaltene Ballads heute keine Seltenheit. Ihre große Fangemeinde sichert zudem bei entsprechender Pflege auch einen guten Werterhalt. 

„Vier Jahre lang ein tolles Boot für uns“, freut sich Skipper Ralph Sprungk über seine Ballad. Mit seiner Frau Vivy Ann will er in den nächsten Jahren jedoch ferne Charterreviere erkunden. „Schweren Herzens“ da sind sich beide einig, verkaufen sie nun ihre Yacht. Details zum hier abgebildeten Boot finden Sie in unserem Bootsmarkt ab Seite 105.

Alternativen zur Schwedenklasse

IW31

Länge	9,30 m (LWL 6,70 m)
Breite	2,70 m
Tiefgang	1,60 m
Gewicht	3,5 t
Ballast	1,4 t
Segelfläche	47 m ²
Kojen	5

Die IW31 (engl. Bauten SHE 31) entstammt dem Designbüro der Swan Konstrukteure Sparkman & Stephens. Etwas anderes als exzellente Segeleigenschaften wird daher niemand von den schnellen und stabilen Yachten erwarten. Allerdings geht ihr Tempo etwas zu Lasten der Bequemlichkeit, denn mit nur 2,70 Metern ist der Rumpf vergleichsweise schmal. Bekannte Probleme: Undichtigkeiten an rotten Backskistendeckeln (Sperrholz) und Fenstern. Auch Risse am Unterwasserschiff als Vorboten eines Osmoseschadens sind bekannt. Gebrauchtpreise ab ca. 16.000 Euro.



Foto: stockmaritime.com

Scampi

Länge	9,06 m (LWL 7,00 m)
Breite	3,06 m
Tiefgang	1,65 m
Gewicht	3,07t
Ballast	1,26t
Segelfläche	48 m ²
Kojen	5

Mit dem Knick im Rumpf an der Wasserlinie hat Konstrukteur Peter Norlin sich selbst ein Denkmal im Bootsbau gesetzt und ein Markenzeichen erschaffen. Aber die Scampi wäre auch ohne dieses Merkmal bekannt geworden: Sicheres Seesegeln und gute Chancen bei Yardstick-Regatten sind damit auch heute noch möglich. Ungewöhnlich: Der Motor sitzt weit vorne im Schiff und treibt einen Propeller an langer Welle an. Gebrauchtpreise ab 17.000 Euro



Dufour Arpege

Länge	.....9,25 m (LWL 6,70 m)
Breite	.....3,02 m
Tiefgang	.....1,62 m / 1,35 m
Gewicht	.....3,7 t
Ballast	.....1,5 t
Segelfläche	.....48 m ²
Kojen	.....4

Keine Vorschiffskojen, dafür viel Stauraum. Dahinter grenzen Nasszelle, Ölzeugschrank und dann der Salon an. Pantry und Navi sind wiederum durch hohe Schotten abgetrennt, so dass der Innenbereich etwas verbaut wirkt. Die unübliche Aufteilung erweist sich aber als durchaus seegerecht und vermittelt auf längeren Törns mehr Raumgefühl durch die Möglichkeit, sich etwas „aus dem Weg zu gehen“. Da vorne gestaut wird, entstehen unter den Sitzbänken im Cockpit zwei weitere, separate Hundekojen. Die Arpege wurde auch als Kurzkiel gebaut. Gebrauchtwoote ab ca. 15.000 Euro im Handel.



Granada 31

Länge	.....9,39 m (LWL 7,39 m)
Breite	.....3,05 m
Tiefgang	.....1,75 m / 1,45 m
Gewicht	.....3,6 t
Ballast	.....1,8 t
Segelfläche	.....42 m ²
Kojen	.....6

Als Yacht für Familiencrews mit sechs Personen bewirbt der Originalkatalog von 1980 die Granada 31. Mit Crews ab fünf Personen wird es jedoch schnell eng unter Deck. Die von Elvström & Kjærulff gezeichnete Yacht segelt dabei sportlich und bietet mit großer, L-förmiger Pantry auch auf längeren Touren genug Stauraum. Gelegentlich treten Undichtigkeiten an den Fenstern auf.



Carter 30

Länge	.....9,07 m (LWL 7,01 m)
Breite	.....3,07 m
Tiefgang	.....1,68 m
Gewicht	.....3,3t
Ballast	.....1,5t
Segelfläche	.....42 m ²
Kojen	.....5

Je nach Ausführung als konsequentes Tourenboot oder Regattayacht zu finden. Letztere zeichnet sich vor allem durch einen flacheren Aufbau und weniger Kopffreiheit im Salon aus. Beide Versionen wurden sowohl in England als auch in Polen gefertigt, wobei den Schiffen aus englischen Werften meist bessere Bauqualität bescheinigt werden kann. Als klassischer IOR Entwurf segelt die Carter eher aufrecht und neigt bei viel Lage zur Luvgerigkeit. Bekannte Schwachstellen: Leckagen an der Vorschiffsluke und den Püttingen sowie rotes Holz an Fußreling und Decksverzierungen. Gebrauchtwoote ab ca. 17.000 Euro.



Foto: stockmaritime.com / Detlef Jens