

DECKSLAYOUT

Flachbordig und voll funktional



1. Cockpit: Auffällig – die Plicht ist unterteilt, was beim Segeln Platz schafft. Die verschiebbare ‚Ylva-Bank‘ achtern war Vorbild für die spätere Luffe 37



2. Zentrale: Gesteuert wurde ausschließlich per direkterer Pinne. Stauraum für Fender liegt unter dem Luk dahinter



3. Details: Von Beginn an wurde der Trimm ins Cockpit umgelenkt. Das Rigg selbst weist keine übermäßig große Segelfläche auf – muss es rumpfbedingt aber auch nicht



4. Flaches Freibord: Beim Eintrimmen kann es durchaus nass werden. Das umlaufende Cockpitsüll kann, an Stößen unsauber verarbeitet, mitunter Wasserschäden aufweisen



5. Beulen: Der weit vorstehende Bug bietet keinen Bugkorb zum Abhalten – leichte Lädierungen wie hier kommen vor, sind aber reparabel

reinen Holzboote bekamen alle anderen einen GFK-Rumpf. Sie erfreuen sich vor allem in Dänemark und der Flensburger Förde nach wie vor großer Beliebtheit. In der immer noch aktiven Einheitsklasse werden regelmäßig Regatten bis hin zur dänischen Meisterschaft ausgetragen, und auch nach Vermessung segelt das Boot nach wie vor vorne mit.

Designer Steen Kjølhede erreichte danach nie wieder solch einen Konstruktions-Erfolg. Einige Jahre später gründete er jedoch die erfolgreiche und in der Nähe von Vejle sitzende Firma Furlerboom, die sich auf Rollgroßanlagen spezialisiert hat und weltweit agiert. Eigentlich aber ist sein Name in Dänemark noch immer eng mit der Ylva verbunden: ein einmaliger und ebenso extremer wie eleganter Entwurf, der in diesem Jahr schon seit viereinhalf Dekaden dänische wie deutsche Segler fasziniert.

Unter Segeln – noch immer schnell, mitunter nass

Kaum Welle bei vier bis in Böen fünf Beaufort unter einem strahlend blauem Himmel – ohne Frage zeigt sich die Flensburger Förde heute von ihrer besten Segelseite. Vor Fahrensodde ziehen wir die Segel am nicht eben hohen 7/8-Rigg: Der Segelplan aus kleinem Vorsegel und großem Groß weist mit seinen 38 Quadratmetern keine exorbitante Segelfläche auf (typisch für Schärenkreuzer), aber die braucht es eben auch nicht bei der Ylva. Der ranke Rumpf rast sofort los und bahnt sich pfeilartig seinen Weg durch das sauber ablaufende Wasser. Gerade an der Kreuz zeigen sich die Vorteile eines solch schmalen Bootes gegenüber modernen, breiteren Rümpfen. Eingetrimmt wird das Groß über einen funktional-langen Brückentraveller, der vor dem Niedergang quer durch das Cockpit verläuft. Um



Die langen Linien sind genauso schlank wie flach gehalten. Neben Nässe erzeugt das auch ein Segelgefühl nah an den Elementen – wie auf einer 12 Meter-Jolle!

ist, scheint so noch schneller – und spektakulärer.

Unter Deck – spartanisch aber ausreichend

Das flache Freibord sorgt unter Deck aber eben auch dafür, dass man eher von einer Kriechdenn Stehhöhe sprechen kann. Backbords am Niedergang tut

sich eine kleine Not-Pantry für das Notwendigste auf. Eine erweiternde Arbeitsfläche zum Gemüse-Schneiden lässt sich durchdacht über Scharniere aufklappen. Ihr gegenübergestellt liegt ein ausreichender Kartentisch zum Navigieren. Kochen wie Kartenlesen funktioniert sogar im Stehen – wenn

das Niedergangsluk geöffnet ist. Vorgelagert an den Rumpf angepasst wurden beidseitig jeweils drei Schalensitze (wie im 806er), die tatsächlich eine gewisse Gemütlichkeit versprühen und sich durch einfaches Verrutschen der Polster zu komfortablen Salonkochen umbauen lassen. Mittig steht normalerweise ein kleiner Salontisch, der im Segeleinsatz dankenswerterweise demontierbar ist und genauso im Cockpit funktionale Verwendung findet – wenn beispielsweise bei stilechtem Gammel Dansk oder Kaffee und Kuchen über bestandene Seebenteuer debattiert wird.

Das Vorschiff mit einem relativ großen Stauschrank und gegenüberliegendem, kleinem Portapotti wurde durch ein Hauptschott ohne Tür separiert. Davor im Vorschiff liegt eine rumpfformbedingt recht schmale V-Koje, die aber zum bloßen Schlafen (nach besagtem

Gammel Dansk) vollkommen ausreicht.

Viele der Ausbauten wurden als Kaskos zum Selbstausbau vergeben, einige von Werften wie Brandt-Møller (Frederikssund) oder Luffe-Yachts (Kolding) ausgebaut. So gibt es kleine Unterschiede im Layout und große in der Qualität. Generell kann man bei der Ylva noch nicht von ‚skandinavischer Ausbaugüte‘ sprechen, die heute synonym für einen gehobenen Standard und ein edles Finish steht. Im Gros sind die Boote einfach, aber funktional gefertigt. Was vollkommen okay ist: Designer Steen Kjølhede hatte nie ein komfortables Wohnschiff vor Augen, als er die Ylva zeichnete, sondern ein schnelles Boot mit betörenden Linien. So gesehen ist der Entwurf voll gelungen. Noch immer zieht die Ylva Segler in ihren Bann, die bloß eines wollen: puren Segelspaß.



Herkunft Schärenkreuzer: In küstennahen und wellenarmen Gewässern fühlt sich die schnelle Ylva zu Hause

Länge läuft

Mit dem schlanken Entwurf der **Yiva** aus dem Jahr 1973 gelang dem dänischen Konstrukteur Steen Kjølhede ein besonderes Boot, das noch heute Segler allerorten in seinen Bann zieht. Ihr Erfolg auf den Bahnen war einmalig, ihre kompromisslose Eleganz befört noch immer





**Bootsbaumeister
Uwe Baykowski**

Expertenrundgang:

»Schnell, schön und voll auf Linie
gezeichnet – bei kaum Komfort«

Nachdenklich kniet Gutachter Baykowski am Steg vor der leicht lädierten Bugspitze der Baunummer 64 aus dem Jahr 1982. Solche Gelcoatplatzer, die mitunter bis ins Laminat gehen können, seien typisch für solch spitz und weit überhängende Bugformen. Folgt der waghalsige Sprung zur Brücke einen Tick zu spät, küsst der Bug unweigerlich die Brücke, zumal kein Bugkorb zum Abhalten vorhanden ist. Meist sind solche Schäden aber keine große Sache. „Finden sich Haarrisse oder gar Spachtelarbeiten, sollte man genauer schauen.“ Auch ein sogenannter Coin-Test, bei dem man das Vorschiff mit einer Münze abklopft, bietet sich an: „Klingt der hohler als normal, sind das Anzeichen für Ablösungen in der äußeren Laminatschicht.“ Bis Baunummer 53 wurden die Boote in Volllaminat gebaut. Ab der Nummer 54 wurde im Sandwich mit Balsakern gefertigt, weiß Eigner Udo Baasch: „Hier können Delaminierungen im Vorschiffsbereich mitunter vorkommen.“

Ein ähnlicher Schaden zeigt sich bei einigen Ylvas auch an der Ruderanlage: Wellenlager und Ruderkocher sind großen Kräften ausgesetzt und es wurde nicht immer ausreichend dimensioniert laminiert, sodass es im Laufe der Jahre auch hier zu Delaminierungen gekommen sein kann, weiß Baykowski: „Wer die Möglichkeit hat, sollte sich diesen Schwachpunkt ausgekrant genauer anschauen. Auch achtern unter der Pflicht kann man mittels Taschenlampe den Koker schon gut auf Haarrisse oder Blasenbildung inspizieren.“

Zwar sind sie schön, doch wurden Teakdecks glücklicherweise nur auf wenigen Ylvas verbaut, denn altersbedingt sind sie heute oft fällig für eine Neuverlegung, was dann schnell zu einem fünfstelligen Betrag führt. Das Cockpitsüll hingegen wurde auf allen Baunummern in Holz umlaidt und das nicht in bestem Finish: Oft sitzen die Stöße nicht passgenau, sodass Wasser über die Hirnholzkanten einlaufen kann. Sofern das Süll wie hier unlackiert ist, sei das kein Drama. „Bei nachlackierten Sülls kann es aber zu Verrottungen von innen gekommen sein, da das Wasser dann nicht mehr ablaufen kann, zu sehen an schwarzen Holzstellen.“

Ein bekanntes Thema bei frühen Ylvas sei auch ein pumpendes Rigg durch eine zu schwach dimensionierte Mastfußaufnahme, erklärt der Gutachter. „Später wurde das Problem durch verstärkte Bodenwrangen gelöst.“ Um den einwir-

kenden Torsionskräften in Längsrichtung entgegenzuwirken, die bei solch einem schlanken Schiff eben entsprechend größer sind, verstärkte man auch den Rahmenspant und mitunter wurde (wie hier) „ein zweites Tie-Rod installiert, um die am Deck zerrenden Zugkräfte in den Griff zu bekommen.“ Aber etwas feucht im Schiff ist es durch den durchgesteckten Mast immer. Man solle das nicht so eng sehen, meint der passionierte Regattasegler Udo Baasch, der mit seiner *Smaggen* auch schon mal bei knapp zehn Knoten auf Fyn Rundt gegen einen Stein segelte, lächelnd. Ein ungewollt-fragwürdiger Praxistest, der allerdings beweist, dass die Kielkonstruktion doch sehr solide verbolzt und laminiert wurde. Der Bleikiel hat zwei Vorteile, erklärt Baykowski: „Durch sein gegenüber Eisen höheres spezifisches Gewicht erreicht er bei gleichem Tiefgang ein größeres aufrichtendes Moment – wodurch länger mehr Segelfläche getragen werden kann. Zudem verformt sich Blei aber auch bei Grundberührungen, was den Abriss in diesem Fall vermieden haben kann.“

Da fast alle Ylvas noch immer in der Einheitsklasse auf Regatten gesegelt werden, sollte man auch dem Rigg ein besonderes Augenmerk schenken. Wie sehen die Salingsaufnahmen aus? Findet sich milchiges Masteloxat, ist das ein Indiz auf erste Strukturschäden. „Bekannt ist auch, dass das aussteifende Brückendeck durch die Zuglast der dort auf einem Traveller sitzenden Großschot mitunter etwas arbeitet.“

Baykowskis Fazit

„Fraglos waren und sind die Ylvas Yachten für Segler, die das pure Segeln nah am Wasser lieben und ein Gespür für klassische Linien haben. Dafür müssen eben aufgrund des extremen Längen-Breiten-Verhältnisses Komforteinbußen unter Deck in Kauf genommen werden. Aber im Grunde reicht der Ausbau für Fahrtentörns zu zweit in den geschützten skandinavischen Gewässern aus. Gebrauchtpreise zwischen 25.000 bis hin zu stolzen 50.000 Euro zeigen, dass die Ylva noch immer eine große Fan-Gemeinde hat. Was an ihrer Eleganz und dem jollenartigen Segel-Feeling liegt, das auch mich heute begeistert hat. Handwerkliche Laien sollten zum gepflegteren und mithin teureren Boot greifen. Denn sofern die Kernsubstanz in Ordnung und das Boot keine Baustelle ist, bleiben die Unterhaltskosten bei diesem Klassiker überschaubar.“

ein optimales Segelprofil am Wind zu erzielen, setzen wir das Luv-Backstag durch. Gebraucht wird es nicht zwangsläufig, da auch das zusätzliche Achterstag den Mast nach achtern trimmt und so den Vorsegeldurchhang minimiert. Der sensible Trimm zeigt sofort Wirkung: Die Ylva läuft noch mal höher, und dank des langen, schlanken Rumpfs, der sich in der kurzen Förde-welle über mehrere Wellentäler legt, wie auf Schienen. Wie leicht die ohnehin nur knapp 3.450 Kilogramm schwere Yacht das Wasser verdrängt, erkennt man halbwinds: An die zehn Knoten erreicht die *Smaggen*, unser Fotoboot kann da nicht mehr mithalten. Raumschots und vor dem Wind tendiert die Ylva rumpfformbedingt mitunter zum Festsaugen (moderne, breite Heckformen kommen da schneller in den Glitsch). Um das zu verhindern, wird der 105 Quadratmeter große Spi durch das große Niedergangsluk gezogen. Es geht nochmals ein Ruck durch das Boot. Zweistellige Knotenzahlen auf der Logge sind keine Seltenheit. Auf tiefen Kursen steuert man von der so enannten ‚Ylva-Bank‘, eine schön geschwungene Holzpflicht achtern, die später zum Vorbild für die Luffe 37 wurde. Die beiden Seitenbänke sind von ihr abgetrennt, sodass sich trotz des kurzen Cockpits ein schöner Arbeitsbereich zum Stehen ergibt. Auf halbem oder am Wind sitzt man hingegen außen auf dem flachen Cockpitsüll am besten mit dem Pinnenausleger in der Hand. Schnell fliegt dann Gischt über den flachen Aufbau ins Gesicht. Aber genau das ist es, was die Ylva so besonders macht: Wegen des flachen Rumpfes ohne Reling segelt man sehr nah am Wasser – ein unvergleichliches, unmittelbares Segelgefühl wie auf einer 12,20 Meter langen Jolle stellt sich ein und sorgt für Adrenalin-Ausstöße. Was ohnehin schon schnell

Segelperformance führte – und dazu, dass das immer noch extreme Boot auch in den beiden Folgejahren bei Seeland Rund die Bahn als erstes verließ – eine Siegesserie, die nie wieder eine Yacht auf dieser renommierten Regatta erreichte.

Zu radikal für die Massen

Der einmalige Erfolg überzeugte natürlich die damalige Segelwelt. Dass es dennoch nicht zum massenartigen Absatz kam, lag eindeutig an ihrer kompromisslosen Linienführung, die übrigens auch eine klare Absage Kjølhedes an die damals aufkommenden IOR-Boote mit ihren dicken Schiffsbäuchen war. Der äußerst ästhetische Gegenentwurf der Ylva überzeugte alle, aber vielen war sie dann doch zu radikal, da Väter eben auch schon damals mit ihren Familien auf Törn gehen mussten, um ihre Leidenschaft Segeln zu rechtfertigen. Genau das rief den jungen Bootsbauer Oluf Jørgensen auf den Plan, der zuvor schon die Ausbauten für die Ylva lieferte und selbst ausbaute. Aus den Linien der Ylva entwarf er eine etwas gemäßigtere Fahrtenversion: die Luffe 37. Sie entstand 1979 und bekam im Wesentlichen ein etwas erhöhtes Freibord sowie mehr Rumpfvolumen, was durch eine vollwertige Pantry, WC und mehr Lebensraum unter Deck deutlich mehr Fahrtenkomfort erlaubte. Das Debüt wurde zu einem Dauerbrenner und war der Startschuss für die Werft Luffe-Yachts aus dem benachbarten Kolding. Die Wurzeln der Ylva kann man in ihr deutlich erkennen und noch immer bestechen die Luffe-Yachten durch betont schlanke Linien.

Designer Steen Kjølhede – ein Tüftler mit vielen Talenten

Vom Vorbild Ylva konnten zwischen 1973 und 1982 insgesamt 91 Einheiten abgesetzt werden. Bis auf die ersten beiden,

UNTER DECK

Kriech- statt Stehhöhe – Reduktion auf das Wesentliche



1. Salon: Raumkomfort geht anders, aber tatsächlich bieten die Schalensitze (leicht umbaubar zu Kojen) Wohlfühlambiente auf hohem Niveau



2. Pantry: Sie ist eigentlich mehr Kochnische, bietet aber Gasherd, eine Spüle und einen Herd. Standard war das nicht. Clever: das aufklappbare Schneidebrett



3. Kartentisch: Wenn man das Niedergangsluk vorschiebt, kann auch im Stehen mit Kontakt zum Cockpit navigiert werden



4. Vorschiff: Die Ylva nutzt den kaum vorhandenen Platz clever aus. Bestes Beispiel: dieser durchaus geräumige Stauschrank



5. Motor: Der Antrieb diente immer nur als Flautenschieber. Verbaut wurden leichte Benzin-Motoren sowie schwerere Diesel zwischen 15 und 35 PS



6. V-Koje: Schlafen ist im ebenso flachen wie schmalen Vorschiff möglich – mehr nicht



7. Funktional: Neben der Spüle gab es auch ein Kühlfach für das Einlauf-Bier