



Brugtbådsduel – Ylva mod Luffe 37

Herlige slanke fartdjævle

Ylva og Luffe 37 er to lange, smukke og hurtige danske kvalitetsbåde, der er tegnet målrettet til fart og sjov sejlsads. De er mærkevarer på vandet som en Harley-Davidson på landevejene. Brugtkøbere kan få sublim sejlglæde til priser fra 200.000 kroner for en ældre, billig Ylva til 400.000 kroner for en nyere velholdt Luffe 37.

Bådnyt 2/99
af Henrik Hansen

Denne artikel vises med tilladelse fra Bådnyt og Henrik Hansen.

Ylva og Luffe 37 har i to årtier været bl. sejleres absolutte drømmebåde. I de senere dog gået næsten i stå herhjemme, for Luffe produceres ikke længere. Men på brugtmark stadig attraktive bådtyper for sejlere, der sø sejlglæde og masser af sejl over komforten

Den unge bådebygger og danmarksmester i Steen Kjølhede, Vejle, blev først i 70'erne i på datidens tunge og voluminøse forsøg på kompromis mellem en kap- og en tursejler. Cruiser/racer var tidens hotte løsen.

I 1973 dukkede Steen Kjølhede pludselig o OK-jolle i Rørvig. Her havde Kjølhede fan sin selvdesignede og selvbyggede "Ylva". I Kjølhede var vendt tilbage til de originale i nordiske kapsejlsbåde og havde skabt sir moderne version af skærgårdskrydserne. O udført båden i moderne materialer, der i m de gamle skærgårdskrydseres lette, tynde p svøb kunne holde til belastningerne.

Den første "Ylva" var en "one off"-båd, by koldstøbt mahogni-finer. Den vakte sejlerv beundring, men skabte også hurtigt frygt p distancebanerne. Kombinationen af en af l rorsmænd og en af landets hurtigste både v slå. I sin første sæson var "Ylva" første båd overlegen overaltvinder på Sjælland Rundt følgende år var det også "Ylva" og Steen K kom først i mål.

Prototypen til Luffe 37, "Josephine", kom i 1980 med et udmærket resultat på Fyn Run

efter dukkede den stadig lidt ukendte Luffe ud af disen på Sjælland Rundt på vej i mål. Den gled fata morganaagtigt hurtigt af sted på det i let luft og kom i mål som femtehurtigste båd og på en andenplads i overaltresultatet.

Her var Ylvaen for længst detroniseret som hurtigste båd af de stadigt voksende kapsejlsbåde og IOR-racere.

Luffe 37 var også en drømmebåd - skabt af en ung jollesejler og bådebygger. Båden var netop kommet på vandet, og der blev efter sigent den lige til starten. Siden er Oluf "Luffe" Jørgensen og hans værft i Kolding blevet et kvalitetsparameter i dansk bådebyggeri.

Luffen kom året efter, at "Ylva" blev modificeret og optimeret til en serieproduceret glasfiberbåd, og samtidig med både BB 10 og Aphre var år med en helt fantastisk frodig vækst i dansk bådebyggeri og -design.

Drømmebåde

Både Ylva og Luffe 37 var drømmebåde på denne nye bølge, der bragte lange, slanke både med sig, og begge bådtyper har sat deres utve positive præg på dansk sejlsport.

De har begge vist sig at være særdeles levedygtige kapsejlsklasser - Ylva'en havde 26 deltagere til årets DM, og Luffe 37 havde 15 delt Det er dog specielt som fartdjævla på distancebanerne, man kender de to både.

Ved Fyn Cup var Luffe 37 næststørste klasse de seneste to år med 19 og 20 både i løbet

Trods mange lighedspunkter, er Ylva og Luffe 37 alligevel utrolig forskellige. Ylva bekender sig til traditionen med meget lavt fribord og bådfacon. Efter dagens standard er Ylvaen en relativ langkølet båd. Det er en båd der hurtigt lægger "øret" til, men som får god stabilitet, j krænger.

Luffe 37 er mere moderne sin udformning med smallere køl og en fladere og bredere bundfacon. Her har vi en båd med større begyndelse der til gengæld ikke øger stabiliteten markant ved krængning.

Ylva'en bærer sig således bedre igennem i pustene, mens Luffe 37 skal sejles mere jolleagtigt fladt ved at mindske trykket på storsejlet i p

Ingen af bådene er til rummelig og komfortabel familie-cruising, men de er alligevel gode tur- og familiebåde for den, aktive sejlerfamilie ferie i båd er andet og mere end frisk luft og transport fra sted til sted. Begge er meget velsejlende, godt balancerende og så lette at sejle, sejles singlehand. Begge har, hvad der er nødvendigt af pantry og stuverum, men Luffen har bedst plads om læ.

Til gengæld har Ylva et mere åbent og funktionelt cockpit. Fx er skødevognen placeret helt fremme ved ruffet og dermed gemt af vejen. I overhang og dæk agter er der masser af stuveplads til sejl agten for cockpittet.

Går højt til vinden

Begge både går meget højt til vinden med deres høje slanke sejlplan og tætte skødning af forsejlene. Der hersker en vis uenighed om, hvem der er hurtigst, men ved at kigge sejltiderne igennem på de store distancesejladser, må vi konstatere at Ylva og Luffe 37 skiftes til at have værdighed. Der er dog en tendens til at Ylva er hurtigst i frisk vind, og Luffe 37 er hurtigst i de lettere vindstyrker.

I let vind har Luffe 37 glæde af sin større flyde-vandlinielængde, hvor Ylva'en skal have en vis vindstyrke og fart før vandet trækker op u og øger vandlinielængden.

Luffe 37 er skabt til fart

Den gode fart og fornemme håndtering man får foræret i en let og slank Luffe 37 i modsætning til en bredere og tungere båd, fremhæver i sejlere som fascinerende. Især hvis man ikke har brug for den ekstra plads som i en bred 35 Fods båd.

Den er let at sejle med en "mand og kone"-besætning, og en Luffe 37-sejler fortæller, at han har sejlet 80 sømils transportsejladse uden problem. Samtidig har Luffe 37 gode hårdtvejrsegenskaber, der dog kræver at man er indstillet på at sejle med levende opmærksomhed på skødning og ikke bare ønsker at holde støt på rorpinden og med fast skødning. Men det er vel også egentlig det essentielle ved rendyrket sejlglæde. fornemmelse af at båden reagerer villigt og let på trimning og styring.

Som enhver anden let båd med et moderne, lille, letdrevet og tildels fladt undervandsskrog skal Luffe 37 sejles uden for stor krængning. Det kan kræve, at man "krænger" faconen ud på storsejlet i de hårde pust eller kører løjgangen ned i pustene.

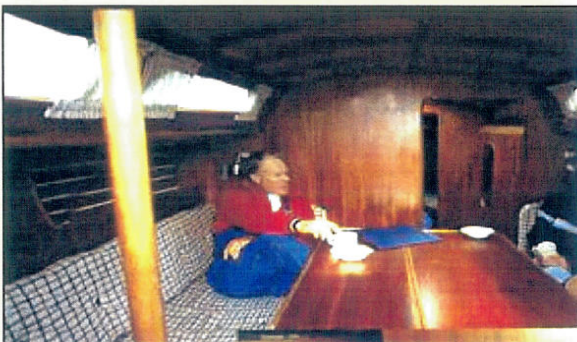
Med for meget kraft på storsejlet i pustene vil det gå ud over den ellers fine balance i båden, og rorsmanden skal til at kæmpe med et for stort rorpres. Det er også vigtigt, at man slækker storskødet, når man falder af i luft.

I lettere vind ser Luffe 37 ud, som om den svæver elegant på vandet. Med et vægt/sejlareal-forhold på 63,8 er den bestemt ikke underrigget og har rigelig trækraft i de lette vindstyrker. Samtidig behøver man først at tænke på forsejlskift ved 8 m/sek. Riggen er ifølge Luffe 37-sejlere overdimensioneret, og vi har fået oplyst, at der aldrig er væltet master på grund af materiale, opsætnings- eller betjeningsfejl. Derfor kan man også bomme uden bagstag med Luffe 37. Trods det noget højere fribord er sejladsen stadig intens og nærværende tæt på vandet, men er samtidig mindre våd end i Ylva'en. Cockpittet er mere traditionelt, langstrakt smalt med bredere sidedæk. I begge både er der en flot svunget bæk til rorgænger, og den kan skubbes frem og tilbage, så man sidder optimalt. Ofte vil rorsmanden dog sidde oppe på sidedækket.

Rimelig plads om læ

Om læ bærer Luffe 37 tydeligt præg af at være en slank båd, hvor farten, vægten og sejlegenskaberne er vægtet højere end komforten. Men i forhold til en Ylva er der betydeligt mere plads. Den har et mere moderne L-pantry med kogeblus til styrbord og vask og bord på tværs under nedgangen. Desuden er der sofa og borde i hver side, klapbord, toilet og klædeskab mellem salon og forkahytten med to enkeltkøjer. Der er også blevet plads til en ekstra stikkøje til bagbord.

Apteringen er bygget let med et hovedskot der kun er 12 mm tykt. Båden er dog skruet så godt sammen, at det ikke behøver at være tykkere og tungere. Samtidig er



Ylva og Luffe 37 i duel

hele averteringen hyggelig og flot med masser af garnering i træ der om læ "skjuler", at det er en let racer. Og træarbejdet er flot forarbejdet i en kvalitet, som er blevet kendetegnet for Luffe-både fra Oluf Jørgensen.

Der er bygget alt 184 Luffe 37, og heraf er over halvdelen af de nye både efter byggenummer 160 eksporteret til udlandet. Især til Tyskland og Schweiz. Luffe 37 er den første og samtidig mindste båd rækken af Luffe-både



45 cm større bredde, et højere fribord og en anelse højere rut giver flere sæder. Næsten ståhøjde og et større pantry om læ i Luffe 37 erov.

Brugtpriiserne varierer fra 250.000 kr. for en lettere misrøgtet båd til 400.000 kr. for en næsten 10 år gammel båd.

Der er i øjeblikket stort set ingen omsætning på både efter byggenummer 160.

Ylva'en er hurtig og enkel

Farten fra en 40 fods båd kombineret med den slanke båds lethed og sejl, der ikke er større, end at en lille besætning ubesværet kan håndt

Det er ét af de mange flotte skudsmål Ylva'en får af klassens sejlere. Samtidig fremhæver de bådens imponerede manøvredegytighed.



Ylva'ens cockpit er åbent og funktionelt. Her kan man komme helt ud i borde med let betjening af spil og trimfunktioner.

Den kan næsten dreje på en tallerken, og det har selvsagt stor betydning for en båd ved havnemanøvrer.

Den har længde som en 40 fods IOR-one-tonner, men vejer kun 60-70 one-tonner og har næsten kun det halve sejlareal. Derfor er den meget håndtere end de tilsvarende havracere.

Ylva'en har også noget nær den perfekte balance. Den sejler helt lige p man slipper ror-pinden for at trimme på ene- eller familieture.

Bådens retningsstabilitet og evne til at sejle hurtigt uanfægtet af pust og fået mange til at sammenligne Ylva'en med et Intercity-tog. Alligevel følevende på rorpinden og reagerer prompte på styringen.

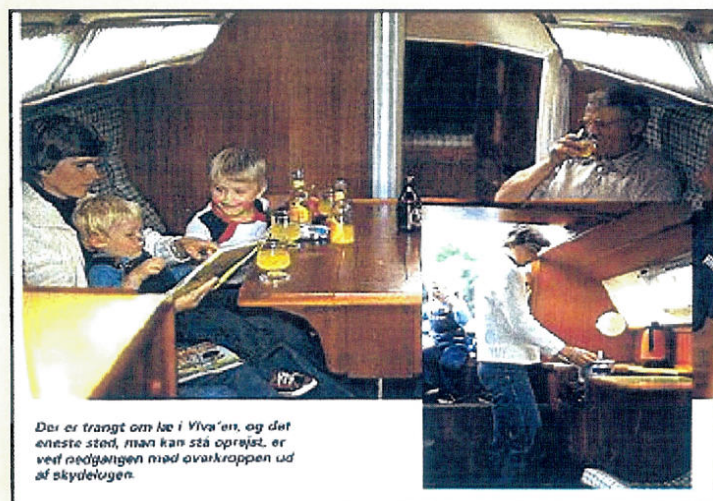
Det skarpe forskib kløver uanfægtet enhver krapssø, hvor mange både e står og banker pæle. Til gengæld er den mere våd end de fleste både. H højt fribord eller nogen "kyse" til at skærme for røgvandet fra de kløve

Ylva er således kun en båd for de sejlere, der virkelig brænder for at sejle, men så giver den også utrolig megen herlig sejlglæde tilbage.

Fantastisk cockpit

Cockpittet fremhæves af Ylva-sejlere som værende helt specielt. Det er rimelig stort til en besætning på fire og er åbent med en stor bredde kan betjene spillene stående eller siddende. Her skal man ikke have et ben ud på sidedækket for at støde fra, når der rigtigt skal hales hjer

De originale spil kan virke lidt underdimensionerede, når der rigtig skal 'kværnes' på genuaen eller spilleren i hård luft. Flere Ylva-ejere l større spil på båden. Især de agterste, der ofte bruges til spileren, er opgraderet på adskillige både.



Der er trangt om læ i Ylva'en, og det eneste sted, man kan stå oprejst, er ved nedgangen med overkroppen ud af skydelugen.

Spartansk om læ

Om læ er Ylva spartansk, men hyggelig og klassisk indrettet med sofa-borde, klapbord, et lille åbent toilet mellem kahytten og forkahytten m dobbeltkøje, samt et lille pantry, der er fordelt til begge sider, som det BB 10, Aphrodite, H-båd, X-79 og andre mindre spartanske og hurtige kapsejlsbåde. Alligevel er der adskillige Ylva-ejere og deres familier ferieturen fint år efter år.

Her handler det først og fremmest om vægtningen mellem hurtig ukom sejlsads, hvor man ikke slæber på overflødig plads under sejlsadsen, og l havn, hvor man så må tage det større arbejde under sejlsadsen med en t og større sejlareal. Det er faktisk det enkle valg.

Ylva'en er som kapsejlsklasse utrolig aktiv med mange trofaste sejle adskillige gode "afdankede" kapsejlere i klassen, som mønstrede hele 2 DM i en klasse med kun 90 byggede både og 37 klassebeviser. Prismæ

en brugt Ylva i dag mellem 200.000 kr. og 250.000 kr. for en nyere i god stand. Ved priser under 200.000 kr. må man påregne at der skal

knotedt og penge på en renovering. Desværre er Ylva'en gået ud af produktion, men Ylva-klubben har købt formene, der nu er i stald hos Yacht i Skærbæk.

Her kan man bestille et færdigt skrog med tre hovedskot og så bygge resten af båden færdig som selvbyg. Prisen for et skrog med hovedskot er 195.000 kr.

Mini-trimguide for Luffe 37

Mastetrimmet på en Luffe 37 er temmelig enkelt og meget "standardiseret". Mastens hældning i bomhøjde skal være 30 cm, målt fra masten og ud til storfaldet, der holdes tot og lodret mod fx en pøs med vand. Topvantene og de agterste undervant skal være mere totte, mens forreste undervant kan stå lidt mere løst. Mellemvantene skal være "håndsatte".

Master er meget stiv på Luffe 37. Bagstaget skal sættes meget hårdt på kryds for at holde forstaget. Så hårdt at man på nogle både siger, der skal er smed til at sætte det. Hækstaget bruges derimod kun fra 6-7 m/sek. og opefter. Genuaen skiftes ved 8 m/sek., og der tages et reb i storsejlet ved 12 m/sek. Luffe 37 er følsom over for besætningens placering. Alle skal sidde tilbage i båden udfor cockpittet. Det er vigtigt ikke at komme foran cockpittet, når der "bøffes".

Mini-trimguide for Ylva

Masten skal stå helt fremme på mastefoden, og mastehældningen skal ligge mellem 14,20 og 14,30 meter målt med et målebånd fra storsejlets skivgat til skæringen mellem dæk og agterspejl. Målebåndet hales op i storfaldet. Over- og undervant skal være ret totte, mens minitaget ikke skal sættes for hårdt.

Bagstaget skal først hales hjem i frisk vind, mens det næste ikke sættes i let og mellemluft. Båden går i stå, hvis det sættes for hårdt. Der må gerne være lidt udfald på forstaget i de lettere vindstyrken. Mast og rig er så solide, at mange Ylva sejlere ikke sætter bagstaget under spilersejlads. På Ylva begynder man også først at bukke masten med hækstaget fra ca. 6 m/sek. Kapsejlere i Ylva-klassen bærer genuaen til næsten 10 m/sek.

Bådenes svage punkter

Luffe 37: Der kan være problemer med tætheden mellem træet i cockpittet og kahytten ved nedgangen og pantryet. Ellers er båden normalt helt tæt. Skroget kan virke lidt blødt over vandlinjen, men det er fælles for alle Luffe 37 og betyder ikke noget. Det er, fordi båden er bygget let. Fx skal agterspejlet forstærkes indefra, hvis man vil montere en badestige. De stålrør som rorgængerens tofte glider på, sidder ikke altid ordentlig fast. Det skal man lige sikre sig inden man havner ned på dørken med bænken. Både med en-cylindrede motorer mangler maskinkraft op mod vinden og undertiden også til visse havne.

Ylva: Man skal være opmærksom på om der er delamineringer i forskibet. Det gælder især både fra 1980-1985 ca. fra nr D-6 og nyere, der blev bygget i sandwich. Det har været nødvendigt at forstærke forskibet på adskillige kapsejlsbåde. De ældre Ylva'er fra før D-60 kan mangle et U-jernsprofil på mastefoden. Nogle både har haft problemer med mastefoden, og andre har aldrig haft problemer.

Der bør også være lavet en rustfri forstærkning under dækket af forstagets befæstning. Det er ikke lavet fra værftet, så her skal man være opmærksom på, om det er lavet senere hen, og hvordan det er lavet. Kig også kistebænkene efter. Vind og vejr har været hårde ved træet i nogle af kistebænkene.