

9,14-m-Kielyacht aus GFK

Ballad Mk3

Dieser segelnde Klassiker hat alle Modeerscheinungen überlebt. Etwa 1560 Ballad-Eigner beweisen, daß es für eine Werft preisgünstiger sein kann, ein solide gebautes Einheitsboot mit hohem Wiederverkaufswert im Bauprogramm zu behalten, als jedem Konstruktionstrend zu folgen: Strenge Klassenvorschriften haben den Charakter dieses Seekreuzers bewahrt.

Testkommentar:
Peter Schweer

Rolf Magnusson hat die Ballad 1968 gezeichnet. Kurz darauf begann man bei Albin-Marin in Schweden mit der Fertigung. Nach dem Konkurs die-

unter Deck. Die massiv im Handauflege-Verfahren gefertigten Bordwände sind steif; wir entdeckten auch bei hoher Wellenbelastung im Vorschiffsbereich keine Verformungen. Solche Tatsachen zählen letztendlich auch beim Wiederverkauf.

weit achtern an der senkrechten Wand der Steuerbord-Ducht montiert ist. Er sollte weiter vorn, im direkten Bedienungsbereich des Steuermannes liegen.

Mit Genua 1 und einem Reff im Großsegel konnten wir bei

Die Ballad ist ein ausgesprochen wohnliches, familienfreundliches Fahrtenschiff.



ser Firma wurde es jedoch ruhig um diese internationale Einheitsklasse. In Zusammenarbeit mit der Klassenvereinigung übernahm schließlich 1982 Shipman-Service in Norddänemark die Produktion. Seit 1984 wird das Einheitsboot bei Kølhede in der Nähe von Vejle hergestellt. Wie uns der Generalimporteur versicherte: „In gleicher oder gar besserer Qualität.“

Unser Testboot hatte bereits zwei Segelsommer hinter sich, zeigte jedoch noch keinerlei Alterserscheinungen. Alles ist solide gefertigt, man hört selbst beim heftigen Einsetzen des Rumpfes in die Seen kein Knarren oder Ächzen der Verbände

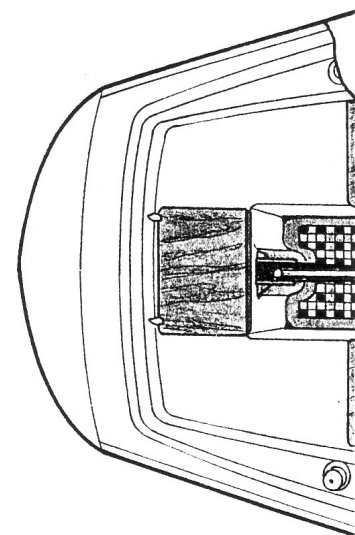
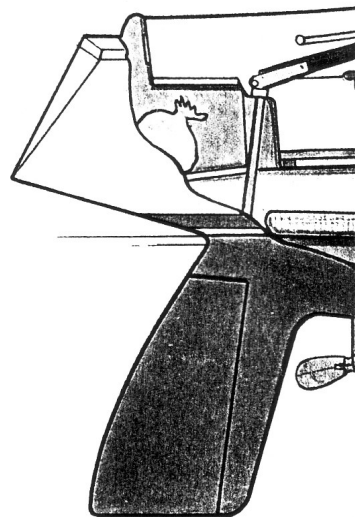
Ebenso solide zeigt sich das im Sandwich-Verfahren hergestellte Deck. Beim kräftigen Drauftreten auf annähernd plane Flächen blieb es steif, kein Knirschen oder Knistern ließ sich vernehmen.

Bei Wind bis 6 Beaufort zeigte sich, daß dieser Seekreuzer mit ruppigem Wasser gut fertig wird und sich auch in Böen zuverlässig manövrieren läßt. Die Kursstabilität entspricht der eines Tourenbootes. Die Ruderblatt-Fläche ist so bemessen, daß auch bei langsamer Rückwärtsfahrt unter Motor ein sicheres Einfahren möglich ist.

Nachteilig empfinden wir, daß der Motor-Schalthebel sehr

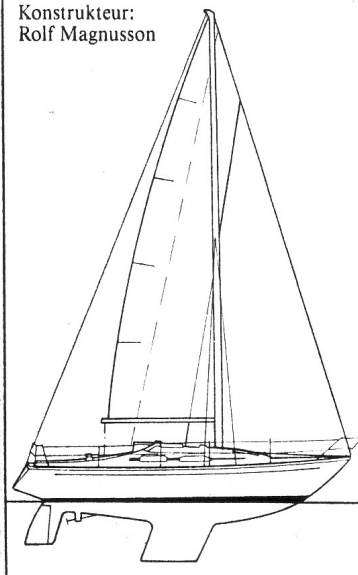
diesen Windstärken noch problemlos aufkreuzen. Auch bei „Wasser an Deck“ blieb die Luvgerigkeit in Grenzen. Bei normaler Schräglage (etwa 20 Grad) lag das Testboot fast neutral auf dem Ruder. Zur Verbesserung der Am-Wind-Segeleigenschaften kann der Mast deshalb ruhig mit etwas mehr Fall gefahren werden, die hierdurch sich vergrößernde Luvgerigkeit verkraftet das Boot gut. Viele Ballad-Eigner haben daher ihr Vorstag mit einem oder mehreren Toggles (Verlängerungs-Adapter) versehen.

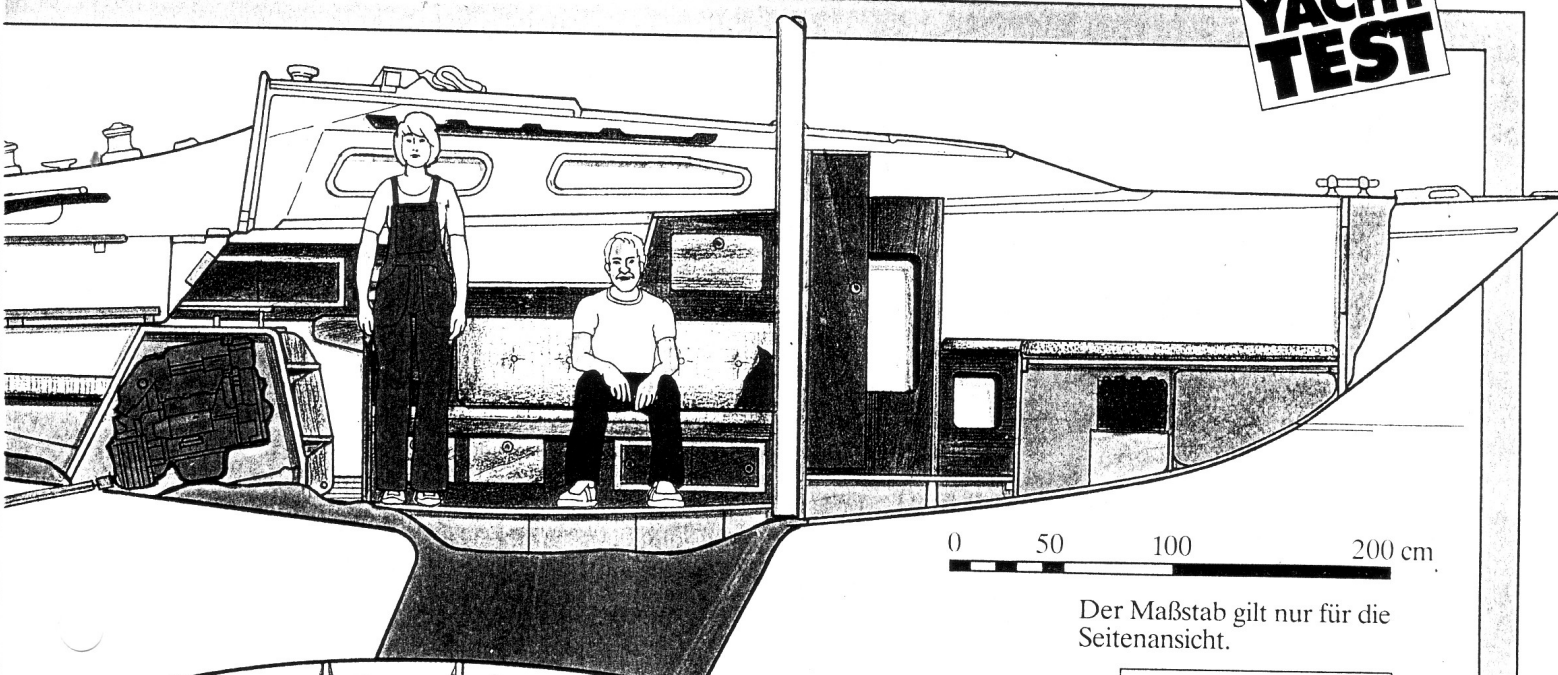
Sitzt der Rudergänger bei Schräglage auf der Längsducht, so kann er sich bequem an der



Zeichnung: Robbert Das

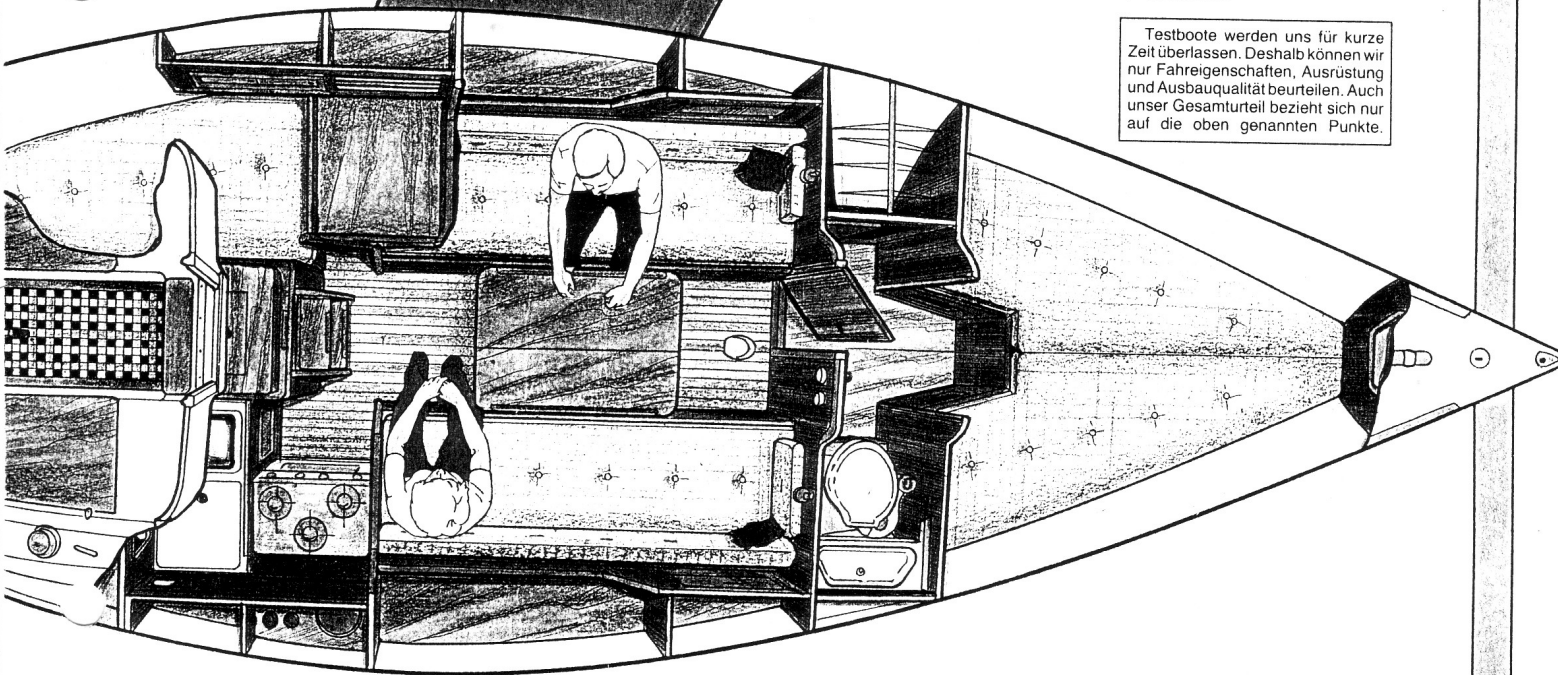
Konstrukteur:
Rolf Magnusson





Der Maßstab gilt nur für die Seitenansicht.

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



Werftangaben:

Rumpflänge (Lüa): 9,14 m; Wasserlinienlänge (LWL): 6,09 m
 Breite 2,96 m; Tiefgang (Festkiel) 1,55 m
 Verdrängung 3,3 t; Ballast 1,55 t
 Ballast außen, Ballastanteil 47 %; Großsegel 15,9 m²;
 Genua 32,2 m²; Takelungsart: Toppgetakelte Sloop
 Masthöhe über Wasser: 12,00 m; Mastlänge: 12,50 m
 Rumpfmateri al: Handauflegeverfahren – massiv
 Deckmateri al: Handauflegeverfahren – Sandwich
 Maschinentyp: Volvo Penta Diesel, P 12,5/18 kW/PS
 Testboot: MD 7 B; max. Drehzahl 3000 U/min
 Tankkapazität 32 l
 Propellertyp: Faltpropeller, Prop. Ø: 432 mm
 Steigung: 280 mm; Frischwassertank: 65 l, Tankmateri al:
 Kunststoff; Anzahl der festen Kojen: 5
 Standardpreis einschl. MwSt. ab Händler: 89 000 DM
 Werftanschrift: Fa. Kølhede, Vejle, Dänemark
 Deutscher Importeur/Händler: Ship Service, Gasstraße 10,
 2390 Flensburg

Testdaten:

Theoretische Rumpfgeschwindigkeit $(2,43 \times \sqrt{LWL}) = 6,0 \text{ kn}$
 Länge/Breite-Verhältnis = 3,09/1
 Verhältnis $\sqrt[3]{\text{Segelfläche}} / \sqrt[3]{\text{Verdrängung}} = 4,83/1$
 Verhältnis Segelfläche/(LWL x BWL) = 2,87/1
 Windgeschwindigkeit beim Test 5,5 m/sec
 (etwa 3 – 4 Beaufort)
 optimale Höhe am Wind 41°
 Testgeschwindigkeiten: am Wind 5,2 kn
 vorm Wind 4,4 kn, raumschots 5,9 kn
 Max. Geschwindigkeit mit Motor 6,1 kn
 Marschfahrt (80 %) 5,4 kn
 Stoppzeit: 8 sec; Stoppweg: 1,5 Schiffslängen
 360°-Drehung unter Maschine/unter Segeln: 19 sec/30 sec
 Drehkreisdurchmesser: ca. 2 Schiffslängen
 Schalldruck in dB (A):

	Vorschiff Kajüte Plicht		
Voll voraus:	68	75	70
Marschfahrt (80 %):	66	73	68

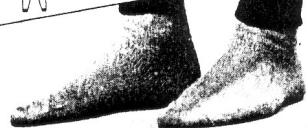
JEANTEX



Faserpelz

Overall

- Hohe Wärmeisolation und Feuchtigkeitsabsorption.
- Wunderbar weich, kratzt nicht.
- Bei 30 °C in der Maschine waschbar.
- Zwei-Wege-Reißverschluß, Gesäß-Reißverschluß, Strickbündchen.
- Farbe: marineblau und orange.
- Größen: 38/40 – 54/56.



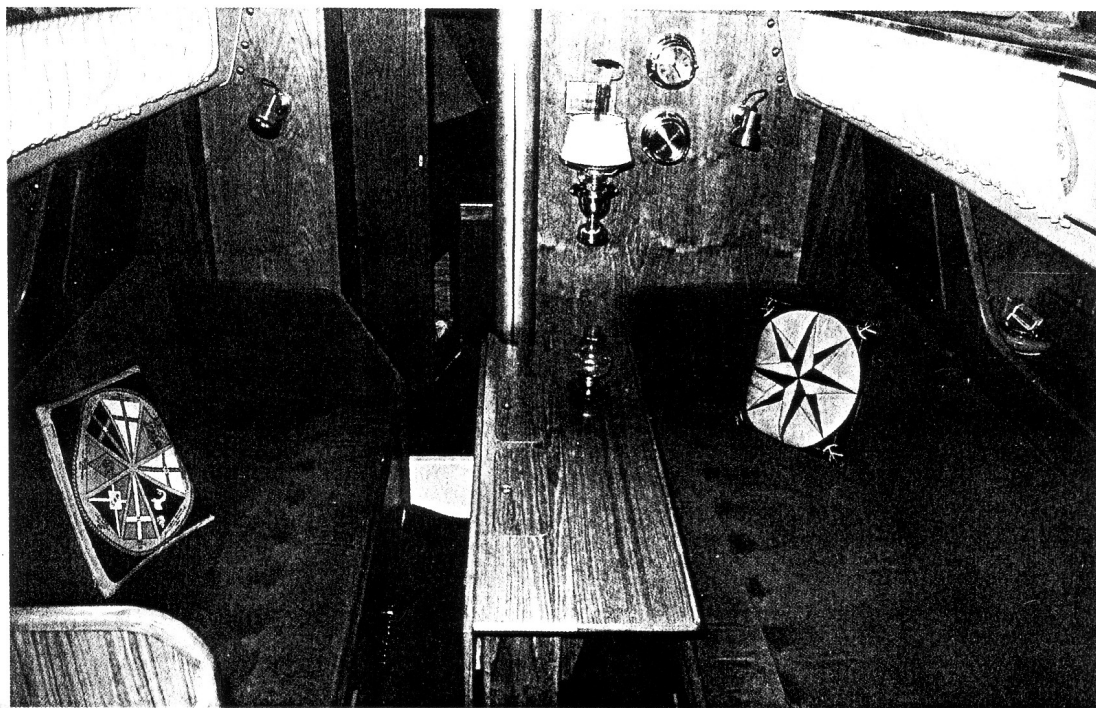
JEANTEX-

das ist die große dänische Segelbekleidungs-marke. Ein komplettes Programm: Vom Troyer bis zum Overall. Vom Faserpelzanzug bis zum Gummistiefel. Mit umfassender Tragegarantie.

Handlernachweis durch JEANTEX, Sophienallee 14 – 18, 2000 Hamburg 19

JEANTEX

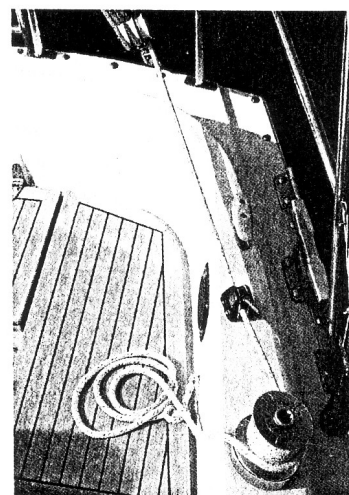
Ballad Mk 3: 9,14-m-Kielyacht aus GFK



Unter Deck geht es auf der Ballad wahrhaft gemütlich zu. Der Komfort bleibt selbstverständlich auch während einer Regatta erhalten, für die das Boot gut geeignet ist.



Die mit zweiflammigem Kocher und Eisbox ausgestattete Pantry gehört mit zum Standard der Ballad.



Vernünftig dimensionierte Klampen vorne und achtern.

Leeducht mit den Füßen abstützen und hat das hohe Cockpit-süß im Rücken. Der Blick nach vorn wird in dieser Sitzposition dank eines gemäßigt hohen Kajütaufbaus kaum eingeschränkt. Das Sitzen auf dem schmalen Stül ist bei Krängung des Bootes nicht sonderlich angenehm und sicher.

Großegel- und Fock-Schot lassen sich vom normalen Platz des Rudergängers gut erreichen, so daß Einhandsegeln möglich ist.

Das Achterstag wird per Talje über eine Cockpit-Winsch dichtgesetzt. Die beim Testboot verwendete Spinlock-Hebel-

klemme zum Belegen dieser Talje erschien uns recht schwach; sie ließ sich unter hoher Belastung nur schwer bedienen.

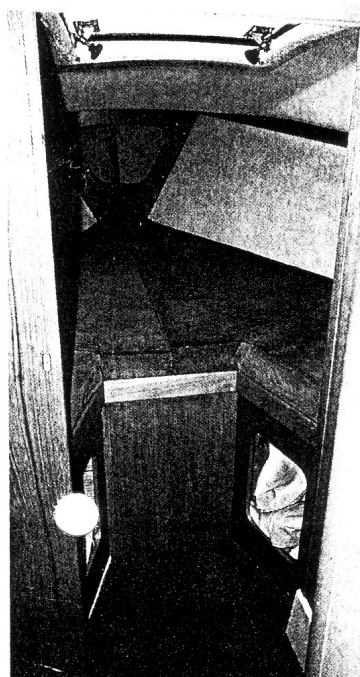
Weitere Riggtrimm-Möglichkeiten bieten sich durch die vorderen und achteren Unterwanken. Der durchs Deck geführte, auf dem Kielschwein stehende Mast ist gut dimensioniert und sicher verstagt. Die dadurch bedingte große Mastlänge kann im Winterlager hinderlich sein. Die Verankerung der Püttings hält jeder Kritik stand.

Leider sind unterschiedliche Mastprofile in der Klasse üblich, so daß der Einheitsgedanke darunter etwas leidet. Die Se-

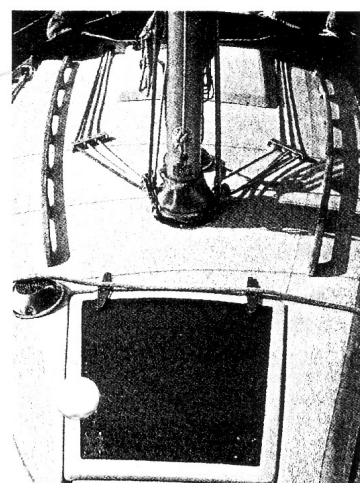
gelgarderobe ist aus Kostengründen limitiert, hydraulische Streckvorrichtungen sind nach Klassenvorschrift verboten.

Die wesentlichen Strecker und Fallen werden, vom Mastfuß kommend, nach achtern zum Cockpit hin umgelenkt. Die Vorsegel-Holepunkte können auf einer langen Alu-Schiene auf dem Seitendeck exakt eingestellt werden. Die rund um das Deck angebrachte vier Zentimeter hohe Alu-Winkelschiene gibt der Crew sicheren Halt und dient gleichzeitig als Scheuerleiste.

Die Antirutsch-Decksprofilierung ist zufriedenstellend. Als



Die beiden Vorschiffskoje reichen für Erwachsene aus.



Sämtliche Fallen sind nach achtern ins Cockpit umgelenkt.

nachteilig ist das Fehlen eines Ankerkastens im Vorschiff anzusehen, denn Anker plus Kettenvorlauf wiegen etwa 20 Kilogramm.

Das Kajüt-Schiebeluk wird in eine Garage hineingeschoben, so daß kein Spritzwasser in den Salon gelangen kann. Wer des öfteren bei hartem Wetter zu segeln beabsichtigt, sollte auf eine Spritzkappe (Extra für etwa 450 Mark) nicht verzichten; der Steuermann kann aufgrund der besonders langen Pinne geschützt dahinter sitzen. Nachteil der überlangen Holzpinne: Sie behindert die Bewegungsfreiheit, vor allem beim Wenden.

Vier besonders große Festmacher-Klappen gestatten das Belegen dicker Tampen. Die Seerelings-Stützen sowie Bug- und Heckkorb (mit Durchstieg versehen) sind gut verankert. Die auf dem Brückendeck montierte Traveller-Schiene reicht bis zum Süll, so daß ein optimales Einstellen des Großsegels möglich ist.

Gut

*Solide Bauweise
Verhalten bei schwerem Wetter
Einheitsklasse
Wohnlichkeit
Wertbeständigkeit*

Schlecht

*Pinne schränkt Bewegungsfreiheit ein
Kein Vorschiffs-Ankerkasten
Ungenügende Separierung des WC-Raumes zum Salon hin*

Zwei Lewmar-40-Zweigang-Winschen entsprechen den Anforderungen. Für die Spinnaker-Schoten werden Lewmar-16-Zweigang-Winschen zusätzlich (Extra) angeboten. Podeste für die Montage dieser Winschen sind bereits im Kunststoff berücksichtigt. Die Winschkurbeln passen nicht in die Schwalbennester, man sollte daher zusätzliche Taschen anbringen.

Das Testboot war noch mit einem Volvo-Dieselmotor vom Typ MD7 B ausgestattet. In Zukunft wird der 33 Kilogramm leichtere Typ Volvo 2002 S (Saildrive) verwendet. Hierdurch wird die ohnehin gute Zugänglichkeit noch besser sein, denn bei dieser Maschine liegen sämtliche Wartungspunkte auf der vom Salon her erreichbaren Vorderseite. Das eingesparte Gewicht muß – den Klassenvorschriften entsprechend (Motor-Minimumgewicht 185 Kilogramm) – an anderer Stelle ausgeglichen werden.

Abweichend von ähnlich großen Eintyp-Booten geht es bei der Ballad unter Deck wahrlich wohnlich zu. Die Kombination

von Vinylschaum-Verklebung, Holz und Stoff verdrängt den Kunststoff-Eindruck wirkungsvoll.

Die übersichtliche Pantry verfügt über eine serienmäßige Eisbox mit Abfluß in die Bilge. Eine Ladung Eis vom Fischmann soll für mehrere Tage ausreichende Kühlung bringen. Ein zweiflammiger Spirituskocher, schwingend gelagert, gehört ebenfalls zum Standard-Lieferumfang.

Die fünf Kojen (Salon: 1,97/1,88 x 0,70 Meter, Hundekoje 2,20 x 0,80 Meter, Vorschiff 2,03 x 1,64 Meter) sind mit hochwertigen Stoffpolstern versehen. Der Kartentisch (0,79 x 0,56 Meter) enthält das übliche Kartenfach. Es läßt sich auf der Backbord-Hundekoje sitzend in Fahrtrichtung navigieren. Für die Montage elektronischer Navigations-Hilfsmittel ist ausreichend Platz vorhanden. Auch Handbücher lassen sich gut verstauen. Typisch skandinavisch ist der 1,10 x 0,65 Meter große solide Holz-Salontisch, der auch im Cockpit montiert werden kann.

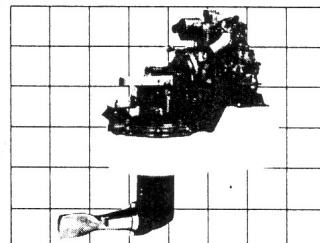
Folgende lichte Höhen ermittelten wir beim Testboot: Salonmitte 1,78, Vorschiff 1,51 Meter. Der WC-Raum wird lediglich durch einen kleinen Tannoy-Lüfter belüftet, es kann jedoch zusätzlich das Vorschiffsluk hochgeklappt werden. Die Tür zum Salon hin schließt nicht vollständig ab.

YACHT-TESTURTEIL

Die Ballad stellt einen besonders gut gelungenen Kompromiß zwischen Fahrten- und Regattayacht dar, wobei der Schwerpunkt mehr in Richtung Tourensegeln liegt. Man fühlt sich auch bei hartem Wetter und nur ruhigem Wasser wohl und sicher an Bord. Gelungene Linienführung, Ausbauqualität, Ausstattung und Segelverhalten tragen dazu bei, daß dieses Einheitsboot über viele Jahre hinweg wertbeständig bleibt. Strenge Klassenvorschriften garantieren, daß der Charakter dieses Seekreuzers erhalten bleibt, auch wenn überwiegend Regatten gefahren werden.



Die neue Leistungs-Klasse



GM-Serie –

1-3 Zyl. 6,7-20,1 kW (9-27 PS)

HM-Serie –

3 Zyl. 25,0 kW (34 PS)

JH-Serie –

4 Zyl. 32,4-48,5 kW (44-65 PS)

Alle GM- u. HM-Modelle auch als Saildrive.
Informationsmaterial und Händlerliste
Friedrich Marx (GmbH & Co.)
Wendenstr. 8-12, 2 Hamburg 1
Tel. 040/23 77 90, Telex 216294

Motor-zubehör



z.B. ULTRA START

mit dem Leistungsvermögen einer 66Ah Starterbatterie ideal für jeden Wassersportler. Mit nur 11 kg extrem leicht und transportabel (versenkbarer Tragegriff) sowie absolut wartungsfrei. Selbst bei Beschädigung hohe Auslauf-sicherheit und genügend Kraft für die nächsten Starts.

z.B. Sure Power

Batterietrenndioden für Ihr sicheres Stromnetz

Info und Händlerliste:

MARX MARINE

Friedrich Marx (GmbH & Co.)
Wendenstr. 8-12, 2 Hamburg 1
Tel. 040/23 77 90, Telex 2-162949
Filialen in Kiel, Lübeck und Schleswig