



# A-Klasse

Daysailer liegen im Trend der Zeit. Schicke Gefährte für eine entspannte Zeit auf dem Wasser, pures Segeln mit Stil. Ein Paradebeispiel für die Reize dieser Bootsgattung ist die a27 aus Österreich. Jan Kuffel hatte Gelegenheit, sie auf dem Attersee zu segeln.

**A**uch wenn es vielen oft so vorkommt, richtig neu ist der Begriff „Dayailer“ gar nicht. Bereits vor über hundert Jahren vermarktete der berühmte amerikanische Konstrukteur Nathanael Herreshoff einige seiner Konstruktionen unter dieser Bezeichnung und definierte klar, was sie bedeutete. Einfache schnelle Boote



Sämtliche Fotos: Imke Feddersen

für das reine Segelvergnügen auf dem Wasser, mit simplem Handling und vor allem ohne große Crew zu bewältigen. Danach blieb die Idee lange offenen Kielbooten und ähnlichem vorbehalten. Dies änderte sich grundlegend nach der Jahrtausendwende. Konstrukteure wie der Italiener Luca Brenta definierten den Daysailer neu und fügten

weitere Elemente hinzu – Stil und Luxus. Die 2005 als Kooperation von Luca Brenta, Lorenzo Argento sowie den beiden Österreichern Michael Gilhofer und Harry Miesbauer präsentierte Brenta 30 gilt bis heute als Archetyp des modernen Daysailers, und viele folgten mehr oder weniger erfolgreich seinem Beispiel. Auch Brenta selbst setzte die Linie

erfolgreich fort, die größeren Brenta 38 und 42 erhielten schnell den Beinamen „Kleine Wally“. Nachdem Luca Brenta krankheitsbedingt den Zeichentisch verlassen musste, übernahm sein Partner Lorenzo Argento Zeichenstift und Firmenleitung, es entstanden die Brenta 80 und B-33. Heute vermarktet und realisiert der bekannte österreichische Segler Michael Gilhofer die Daysailer-Serie, aus rechtlichen Gründen wurde aus B-Yachts schlicht A-Yachts, die a33 und a27 setzen die erfolgreiche Tradition fort, eine 39-Fuß-Version ist aktuell in Planung. Der Firmensitz ist direkt am Attersee gelegen, viele Kunden haben ihr Revier so direkt vor der Haustür. Dort erfolgt die Montage der Yachten, Rumpfe und Decks entstehen in Slowenien sowie künftig in einem zweiten Satz Formen in Polen.

### Hochwertige Bauweise

Die a27 ist zwar sehr hochwertig gebaut, aber nicht pur High-tech. Zwar bestehen Rumpf und Deck zu zirka 80 Prozent aus Kohlefaser, laminiert wird aber in Vinylester statt Epoxid, hauptsächlich, um das Gesundheitsrisiko für die Mitarbeiter zu verringern. „Durch Epoxid-Laminat könnten wir zwar weitere 30 Kilogramm sparen, allerdings würde dies den Bauprozess deutlich komplizierter machen. Auch in Vinylester können wir das vorgegebene Designgewicht locker einhalten, die a27 ist so leicht und steif geworden wie geplant“, so Werftchef Gilhofer. Um dies zu erreichen, entstehen die A-Yachten aufwendig in Vakuum-Sandwich. ein integriertes Carbon-Strongback nimmt die Rigg- und Kielkräfte auf. Letzterer entsteht aus einem Stahlkern mit GfK-Halbschalen, ein T-Bulb aus Blei sorgt für 800 Kilogramm Ballast bei einem Gesamtgewicht von 1.700 Kilogramm. Der Kiel steckt in einem speziellen Kasten im Schiff und wird mit einer soliden Topp-Platte verbolzt, eine konstruktiv ausgefeilte Lösung, die die Kräfte großflächig in die Struktur einleitet und nicht ausschließlich von der Festigkeit der Bolzen abhängt. ▀



Das hohe Rigg ist im Topp stark verjüngt, Carbon gibt es als Option.



Die a27 ist im Heck deutlich breiter als frühere Generationen, dennoch stimmt der Wasserablauf.

Das hohe 7/8-Rigg mit doppelten, stark gefeilten Salingpaaren ist durchgesteckt und kommt ohne Achter- oder Backstagen aus. Auf dem Testschiff steht ein schön gemachtes Aluminiumprofil in mattem

Schwarz, auf Wunsch wird aber auch ein Kohlefaserrigg geliefert, die Rodwanten sind Standard. Keine Varianten gibt es bei der Ruderanlage, gesteuert wird immer mit Pinne. Diese besteht ebenfalls aus

schickem (Sicht-)Carbon und ist mit einem langen Teleskopausleger ausgestattet, der in einen pfiffigen Beschlag an einer Cockpitseite eingeklinkt werden kann und so gleichzeitig als Pinnenarretierung funktioniert. Auch



Große Anzeigen am Mast informieren über Kurs und Performance, sie sind aus jeder Position gut erkennbar.



Auf Wunsch kann das komplette Vordeck als begehbare Solarpanel gestaltet werden, eine interessante Entwicklung für Boote mit E-Antrieb, besonders für Boote auf Trinkwasserseen.



**Die Cockpitpolster sind gegen Verrutschen gesichert, die Crew sitzt auch bei Lage bequem und sicher. Auch die Rückenlehnen sind komfortabel gepolstert.**

die übrige Beschlagsausstattung ist äußerst hochwertig und geschickt so platziert, dass die A-27 problemlos einhand gesegelt werden kann. Dies beginnt beim Unterdeck-Furler der hohen, schmalen Selbstwendefock. Die Bartels-Anlage verfügt über eine 100-prozentige wasserdichte Decksdurchführung, bedient wird sie achtern neben dem Niedergang. Auch alle übrigen Leinen sind unter der Aufbaukappe verdeckt auf zwei Selftailing-Winschen und Stopper geführt, durch das recht weit vorn platzierte Ruder lassen sie sich auch einhand gut erreichen und mühelos bedienen.

## An Deck

Das Deck ist glatt und wird lediglich vor dem Mast durch die Selbstwendeschiene unterbrochen, ansonsten stören keinerlei Beschläge die Bewegung an Deck oder die Optik. Das Testboot ist mit einem Echtholz-Teakdeck in guter Qualität belegt, auf Wunsch sind aber auch andere Beläge oder eine einfache

Antislipstruktur realisierbar. Technisch besonders interessant ist die Möglichkeit, das komplette Vordeck mit einem auf Maß gefertigten Solarpanel zu versehen, das mit einer rutschfesten Oberfläche ausgestattet ist. Dies passt hervorragend auf eine Yacht für Binnenseen, die in erster Linie mit Elektroantrieben ausgerüstet wird. Für die a27 werden hier verschiedene Versionen angeboten, im Testboot schnurrt ein 4-kW-Elektromotor mit Welle und Faltpropeller.

Das Cockpit ist daysailer-typisch sehr groß und im „Lounge-Stil“ gestaltet. Die Duchten sind mit komfortablen Polstern versehen, Rückenlehnen schonen Wirbel und Gelenke, alle Bedienelemente liegen im direkten Griffbereich, das offene, im Vergleich mit früheren Brenta-Designs deutlich breitere Heck bietet einen gemütlichen Platz zum Sonnenbaden. Unter den Bänken gibt es beidseitig ausreichend große Backskisten, im flachen vorderen Teil verschwindet das Tauwerk von Winschen und Stoppern. ■



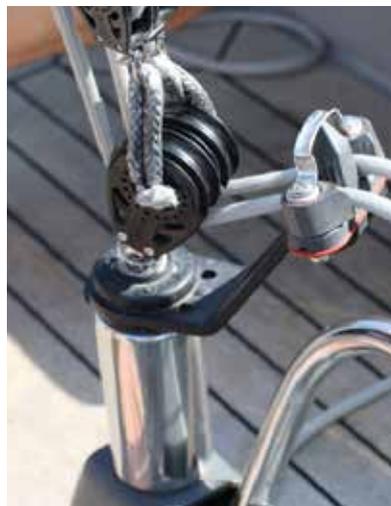
**Eine Konsole mit Klappbügel auf dem Cockpitboden dient als Fußstütze und Podest für die Großschot, sie liegt jederzeit gut zur Hand.**



**Der Teleskopausleger kann in einen Beschlag in der Cockpit-Seitenwand eingehängt werden und funktioniert dann als Pinnenarretierung.**



**Das sauber verlegte Teakdeck ist eine Option, die gut zum edlen Charakter der a27 passt.**



**Die Großschot ist mit Grob- und Feineinstellung versehen und ausreichend untersetzt.**



**Alle Fallen und Trimmleinen sind unter der Aufbaukappe verdeckt nach achtern geführt.**

Weiterhin ist in der Backbord-Backskiste das elektrische Bedienpanel des Antriebs wassergeschützt untergebracht, gegenüber gibt es eine isolierte Kühlbox, auf Wunsch mit Aggregat.

Ein Carbon-Podest mittig auf dem Cockpitboden erfüllt gleich mehrere Funktionen. Zum einen dient es als Fußstütze bei Lage, zusätzlich lässt sich ein praktischer Edelstahlbügel von einer Seite zur anderen klappen, um noch besseren Halt für die Füße zu haben. Dies funktioniert in der Praxis perfekt, Rudergänger und Crew finden schnell bequeme und sichere Positionen in Luv. Weiterhin ist auf dem Podest die Großschot angeschlagen. Sie ist mehr als aus-

reichend untersetzt, um das mächtige Großsegel auch bei Druck zu kontrollieren, und verfügt über eine Grob- und Feineinstellung. Auf einen Traveller hat die Werft verzichtet, um den Komfort im Cockpit nicht einzuschränken. Wer dennoch weitere Trimmöglichkeiten will, kann statt des Achtern auf dem Cockpitboden platzierten Stoppes ein Dyneema-Dreieck riggen lassen, dann lässt sich der Baum bei Leichtwind auch nach Luv trimmen. Für die Kontrolle des Achterlieks sorgt ansonsten ein kräftig dimensionierter Rodkicker. Die Sebstwendefock lässt sich über einen praktischen, unter Deck nach achtern geführten Vorliekstrecker einstellen, was auf dem Wasser

ebenfalls sehr gut funktioniert. Ansonsten wirkt die Beschlagsausstattung, zum Daysailer-Konzept passend, angenehm reduziert. Das Layout ist sehr durchdacht, die Qualität der montierten Beschläge hoch. Gleiches gilt für das Rigg. Der Mast ist im Topp stark verjüngt, steht durch die starke Salingpfeilung sowie das Rodrigg aber sehr fest und sicher, auch das Vorstag verfügt über ausreichend Spannung. Werftchef Gilhofer rät seinen Kunden aber dennoch zu einem Kohlefasermast, wenn das Boot auf einem Revier mit mehr Wind und Welle eingesetzt werden soll, da ein Carbonprofil deutlich steifer ausfällt als die Aluminiumvariante.

## Alles kann, nichts muss

An dieser Stelle eines Bootstests folgt üblicherweise der Bereich „Unter Deck“, allerdings lassen sich im Fall des Testbootes damit kaum drei Zeilen füllen, denn es ist, von zwei – weit bis unter das Cockpit reichenden Längsbänken sowie einigen Stautaschen an den Rumpfsseiten abgesehen –, hauptsächlich leer.

Auf Kundenwunsch baut die Werft hier noch Schapps und Ähnliches ein, allerdings wurde dies noch nie verlangt. Ein „Wohnboot“ wird die a27 aber auch dann nicht, zu gering die Innenhöhe, auch das schmale Vorschiff gibt den Platz für eine Doppelkoje nicht her. Das Leben spielt sich draußen ab, unter Deck werden lediglich Segel und Ausrüstung verstaut. Bleibt hier also nur, die Verarbeitung und strukturelle Ausführung zu beurteilen. Was nicht schwer fällt, denn ohne Innenschalen oder Verkleidungen liegen alle Verbindungen und Verschraubungen frei. Das die a27 dennoch auch unter Deck einen sehr hochwertigen Eindruck vermittelt, liegt an sauber geschliffenen und lackierten Oberflächen, einer schmucken Carbon-Gegenplatte für die Kielbolzen und viel Tageslicht. Letzteres kommt nicht etwa durch die Aufbaufenster, die unter der Aufbaukappe verborgen sind und lediglich Lüftungsfunktion haben, sondern durch zwei Lichtbänder im Aufbau aus klarem Laminat. Weiterhin fällt vorn im Bug eine schön gemachte Montagekonsole für das Vorstag auf. Diese und zahlreiche andere Beschläge wie die Aufhängung der Badeleiter oder die Einsteckvorrichtung des Pinnenauslegers lässt A-Yachts in einem Spezialbetrieb vor Ort fertigen, auch diese in exzeptioneller Qualität. Für größere Wartungsarbeiten am Antrieb oder Ähnliches lässt sich die Aufbaukappe übrigens ohne großen Aufwand komplett entfernen.

Der Elektromotor sowie die Akkus sind unter dem Niedergang und dem Cockpit sauber installiert. Der Antrieb auf dem Testboot liefert 4 kW, was gut zu Boot und Revier passt. Alternativ wird eine 6-kW-Anlage angeboten. 



**Unter Deck findet sich konstruktionsbedingt wenig Platz, zusätzliche Ausbauelemente können als Option bestellt werden.**



**Die Rollanlage der Fock ist unter Deck platziert.**

## Unter Segeln

Der sommerliche Attersee empfängt uns mit viel Sonne, aber leider recht wenig Wind, der es maximal auf knappe 10 Knoten bringt. Später am Tag ist obendrein absolute Flaute vorhergesagt, es heißt also, schnell aufs Wasser zu kommen. Doch sowohl der Werftchef als auch Florian Böhm, Deutschlandvertreter von A-Yachts bleiben zuversichtlich, denn die a27 braucht schon von der Papierform her nicht viel Wind, um ins Laufen zu kommen.

Das Testboot liegt im Union Yachtclub Attersee bereit und mach schon am Steg eine schicke Figur. Hellgraues Gelcoat, ein sauber verlegtes Teakdeck sowie das schwarze Rigg und der Carbon-Bugsprriet wirken gleichermaßen sportlich und elegant, die Linien sind modern, aber nicht extrem.

Es müssen lediglich die Persenninge von Groß und Rollfock abgeschlagen und verstaut werden, anschließend ist das Boot segelklar, ebenfalls ein Faktor für unkomplizierten Spaß auf dem Wasser. Mit leisem Gurgeln un-

ter dem Heck schiebt der E-Antrieb das Boot nahezu geräuschlos aus dem Hafen. Das Setzen des Großsegels geht ohne Anstrengung vonstatten und funktioniert auch komplett von achtern, die schmale hohe Selbstwendefock steht ebenfalls in Sekundenschnelle. Dann ist die Crew bis auf den Rudergänger zunächst arbeitslos. Nach etwas Trimmarbeit über Schoten und Niederholer stehen die schwarzen Segel sehr gut, und trotz der flauen Winde erscheinen 6,3 Knoten als Maximalgeschwindigkeit auf den großen, kabellosen



**Die Achterkabinen verfügen über zwei Meter lange Kojen, auch die Breite reicht für zwei. Zusätzlich gibt es Schrankraum und viel Stehhöhe.**



**Der Kiel aus einem Stahlskelett mit GfK-Profilen, die Bombe aus Blei.**

Mastdisplays. Offensichtlich ist die a27 mit 46 Quadratmetern am Wind bereits jetzt ausreichend besegelt, auch wenn sich das Boot natürlich mit einem Code Zero aufrüsten lässt. Nach einige Kreuzschlägen ergeben sich Wendewinkel um die 75 Grad, allesamt sehr gute Werte unter den beschriebenen Umständen. Hierbei hilft natürlich auch das glatte Wasser des Sees, Welle ist nicht vorhanden. Bereits bei diesen flauen Bedingungen zeigt sich zweierlei: Zum einen liegt die a27 hervorragend auf dem Ruder und generiert sogar geringfügig Luvdruck, so dass man sauber an der Windkante steuern kann. Gleichzeitig lässt sich der Ausleger fast mit spitzen Fingern bedienen. Die Ruderanlage mit teuren Jefa-Lagern ist sehr leichtgängig und man spürt jede Trimm- und Druckveränderung unmittelbar. So kann man auch das Squarehead-Großsegel „nach Druck“ hervorragend einstellen, über kleine Veränderungen der Großschotspannung lässt sich das Achterliek je nach Wunsch öffnen und schließen, auf jede Veränderung reagiert die a27 sofort.

Zum zweiten fühlt sich das Boot bereits unter Leichtwindbedingungen steif an, der achtern breite Rumpf sowie der große Ballastanteil an der tiefen Finne des Kiels sorgen für ein hohes aufrichtendes Moment, die Krängungswinkel bleiben entsprechend klein, selbst wenn sich probeweise drei Personen in Lee befinden.

Für den Rückweg hat der Wind deutlich nachgelassen, dennoch behalten wir zunächst unter dem 65 Quadratmeter großen Gennaker gute Fahrt im Schiff. Das Segel wird konventionell aus dem Niedergang gesetzt und auch dort geborgen, was keinerlei Probleme verursachte. Auch unter dem Raumwindsegel zeigte sich die a27 quicklebendig und zog bei jedem Brisenstrich sofort an, ohne nervös zu wirken. Wie tief sie sich unter Gennaker tatsächlich segeln lässt, können wir unter den gegebenen Umständen leider nicht testen, allerdings laufen wir bei raumem Wind nahezu Windgeschwindigkeit, die nun kaum noch über 3 bis 4 Knoten hinauskommt. 



# Zeichnung tauscht Ole aus

## a27

### Technische Daten

Konstrukteur Lorenzo Argento	
Takelungsart	7/8-Sloop
Baumaterial	GfK-Sandwich
Länge über Alles	8,18 m
Länge Wasserlinie	7,80 m
Breite	2,40 m
Tiefgang	1,75 m
Verdrängung	1.700 kg
Ballast	700 kg
Segelfläche am Wind	46 m <sup>2</sup>
Großsegel	31 m <sup>2</sup>
Vorsegel	15 m <sup>2</sup>
Gennaker (Option)	65 m <sup>2</sup>
Elektroantrieb	4 kW

Grundpreis inklusive 19 % Umsatzsteuer      ?? Euro

Werft/Händler  
 Bavarian Sails Florian Böhm  
 Telefon: +49 173 9414386  
 Internet: [www.bavariansails.de](http://www.bavariansails.de)

Durch den Bugspriet ergibt sich ein großer Abstand zwischen Groß und Gennaker, auch das Halsen klappt einwandfrei.

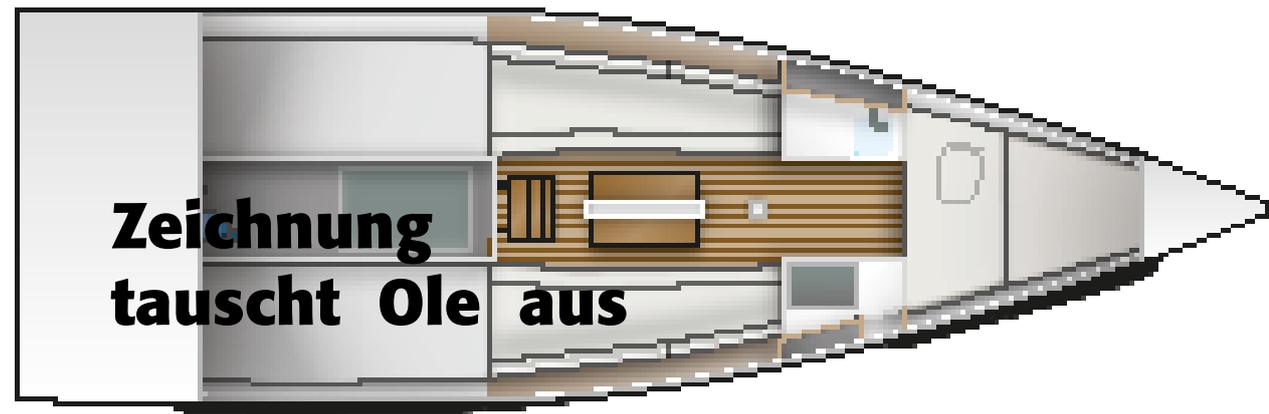
Schließlich lässt uns der Wind ganz im Stich und wir legen die Steckle zum Hafen elektrisch zurück. Dabei sind maximal knapp über 5 Knoten Fahrt möglich. Wie zu erwarten, lässt sich die a27 auch unter Motor fast schon traumwandlerisch manövrieren. Vorwärts und rückwärts lässt sie sich zielgenau auch in kleinste Lücken einparken, achteraus ist

lediglich eine feste Hand an der Pinne gefragt.

### Fazit

Die a27 ist ein moderner, überaus schneller Daysailer für entspannte Stunden auf dem Wasser. Exakt hierfür wurde sie geplant, konstruiert und gebaut, das Konzept geht in allen Punkten auf. Ob als „Sundowner-Boot“, für eine gelegentliche Regatta oder einfach nur sportliches Segeln, hier wird kaum eine Erwartung

enttäuscht. Das Layout sowie die hochwertigen Beschläge machen das Boot einhandtauglich, dennoch finden auch fünf oder sechs Personen einen komfortablen Platz im großen Cockpit. Die a27 ist kein Schnäppchen, allerdings lassen eine sehr hochwertige Bauweise und Ausstattung den Preis gerechtfertigt erscheinen. Hinzu kommt die Bereitschaft der Werft, auf Kundenwünsche in einem hohen Maße einzugehen, so dass sich eine große Individualisierbarkeit ergibt. 



# Zeichnung tauscht Ole aus

Grafiken: Ole Preiler

