

Erfolg in Großserie

Hans-Jürgen Berger ist ein entspannter Eigner. „Behalten Sie ruhig Ihre Landgangsschuhe an, so pingelig sind wir nicht“, ruft der 61-Jährige vom Cockpit seiner LM 28, als Gäste über den Bugkorb an Deck des gepflegten Motorseglers klettern. Breit lächelnd blickt er aus dem Ruderhaus, grauer Bart, lebhaftige Augen, Typ Seebär. Ehefrau Erika, 60, ist mit den Segelvorberbeitungen beschäftigt, zupft die Persenning von der Rollfock, klariert die Schoten. Jeder Handgriff sitzt.

Die Bergers segeln seit Jahren LM. Mit Leib und Seele. Alle möglichen Boote haben sie besessen, angefangen mit einer Varianta, die sie zur dänischen Insel Tunø trug. Das kleine Eiland im Kattegat wurde zum Namensgeber all ihrer weiteren Yachten. Bis hinauf nach Haparanda setzten sie die Kurse ab. Irgendwann entdeckten sie den Charme der Motorsegler aus Lunderskov, charterten alle, die es gab. Dann der Entschluss, den sie nie bereut haben: „Unser nächstes Eignerboot wird eine LM.“

Längst hatten Hans-Jürgen und Erika Berger die Vorzüge des Konzepts erkannt: „Nie wieder nass“, heißt ihre Devise. Im geschützten Ruderhaus fühlen sie sich seither bestens aufgehoben.

Ambivalenz der Gefühle

Was schert sie die Häme ihrer Vereinskolegen, wenn die frozeln: „Segelt ihr noch, oder fahrt ihr schon LM?“ Spätestens, wenn die Spötter bei miesem Wetter am Rad ihrer sportlichen Yachten stehen und ihnen der Regen vom Hals bis zum Bauchnabel läuft, wissen die Bergers, dass sie für sich die richtige Entscheidung getroffen hatten.

Liebe oder Hass, Begeisterung oder Beustigung – so geteilt ist das Meinungsspektrum meist. Seit jeher polarisieren Motorsegler die Szene. Die einen stempeln sie als modifizierte Fischkutter mit Altherren-Image ab, die anderen schwärmen vom Komfort und von der Sicherheit, in brenzligen Situationen immer genügend Motorleistung zur Verfügung zu haben.

LM Glasfiber ist an dieser Kontroverse nicht ganz unschuldig. Keine Sportbootwerft in Skandinavien baute je so viele Einheiten einer Modellreihe wie die Dänen: rund 5200 Motorsegler insgesamt. Die charakteristischen Doppelender bestimmen nach wie vor

das Bild in vielen baltischen Häfen. Zusammen mit Nauticat in Finnland zählt der Betrieb in Kolding zu den Wegbereitern des Motorsegler-Konzepts – auch wenn die Yachtproduktion 1994 der Fertigung von Windkraft-Rotoren gewichen ist.

Auf dem Gebrauchtmrkt allerdings leben die Boote weiter. Und sie sind nach wie vor stark gefragt, wie das Beispiel der Bergers zeigt, die ihre LM 28 vor drei Jahren fanden und gegen nichts eintauschen würden.

Siegeszug eines Konzepts

Die Idee, die hinter den Entwürfen stand, war von Anfang an schlüssig: Man sollte und wollte in erster Linie geschützt zur See fahren, sozusagen unter Dach und Fach steuern. Das war nur mit einem weitgehend geschlossenen Ruderhaus zu realisieren. Dass dabei Motorboot-Assoziationen geweckt wurden, nahm man billigend in Kauf. Mast und Segel hatten alle Typen, doch mit dem Segeln war es, wenn man ehrlich sein will, nicht weit her: zu wenig effektive Lateralfläche boten die flachen, durchlaufenden Kiele der frühen Generation, zu füllig waren die Linien der hochbordigen Rümpfe.

Das seglerische Manko ließ sich aber wirkungsvoll mit starken Motoren kompensieren, und so baute die Werft stets mehr Maschinenleistung in die Rümpfe als unbedingt notwendig war – mit dem Ergebnis, dass LM-Eigner gern „den Hebel auf den Tisch legen“, wenn es mal gegenan geht.

Da die Rundumsicht beim Manövrieren im Hafen trotz der großen Ruderhausscheiben begrenzt ist, baute die Werft bei allen größeren Modellen eine Luke im Dach ein, durch welche der Rudergänger im Stehen seinen Kopf nach draußen recken kann. In Dänemark hat das zu dem geflügelten Wort geführt: „Om sejlerne, der kigger du af taget.“ Auf Deutsch: „Von den Seglern, die aus dem Dach gucken.“

Keine Werft hat mehr Motorsegler gebaut als LM Glasfiber. Zwei Jahrzehnte lang beherrschten die Dänen den Weltmarkt. Bis sie 1994 die Produktion aufgaben. Ihre Boote aber sind bis heute bei Eignern begehrt

Alles begann 1940, als die dänischen Tischler Ejner Lorentzen und Aage Skouboe unweit des Kolding-Fjords die Firma Lunderskov Möbler gründeten, um Einrichtungsgegenstände zu bauen. Aus den Anfangsbuchstaben des einstigen Betriebs entstand später der Werftname LM.

Die Geschäfte gingen zunächst schlecht, schließlich herrschte Krieg. Erst als dieser vorbei war und man sich entschloss, Wohnwagen aus Sperrholz zu bauen, änderte sich das Bild. Die Firma expandierte und warf Gewinne ab. Der glasfaserverstärkte Kunststoff, damals ein Novum, eröffnete neue Produktionsfelder. Aage Skouboe erkannte so gleich die Möglichkeiten, die das Material bot. Im maritimen Bereich sah der begeisterte Wassersportler große Chancen.

Sein Partner Ejner Lorentzen war zurückhaltender, und so entschlossen sie sich, den Betrieb in zwei Geschäftsfelder aufzuteilen: Lorentzen war fortan verantwortlich für „LM Camping“, während Skouboe als Direktor den neugegründeten Firmenzweig „LM Glasfiber“ übernahm.

Die ersten produzierten Sportmotor- und Freizeitboote bekamen die Bezeichnungen LM 9 joy, LM Trolld, LM 10 und ▶



Typisch LM: Nach achtern offenes Deckshaus für geschütztes Segeln

FOTO: YACHT/IB SCHEURER



Zweitwohnung: Der Innensteuerstand lässt sich per anknüpfbarer Cockpitpersenning zum Deckssalon erweitern

LM 11. Sie verkauften sich gut, und es zeigte sich, dass Skouboe mit seiner Einschätzung goldrichtig lag. Bald konnte er sich an den Bau größerer Boote wagen, für deren Konstruktion er 1968 den Schiffbauingenieur Palle Mortensen engagierte – ein Glücksgriff, wie sich später herausstellen sollte. Mortensen stellte die Weichen für die nun folgende Motorsegler-Serie, die der Werft einen kaum vorstellbaren Verkaufsboom bescherte.

Waren es die Anleihen an die Linien traditioneller Fischerboote, die sich vor allem in einem fülligen Vorschiff und einem nicht weniger voluminösen Kanuheck zeigten, oder die Idee des gedeckten Fahrstandes, welche die Käufer anlockte? Im Nachhinein lässt sich das schwer beurteilen.

Ständigkeit der Entwürfe

Fest steht, dass beide Merkmale bereits den ersten Motorsegler der aufstrebenden Werft auszeichneten: die nur 4,85 Meter lange und 1,95 Meter breite LM 16. Das Modell gab es anfangs noch wahlweise als reines Fischerboot mit Fangkasten oder als Motorsegler mit Rigg. Laut „Klasings Bootsmarkt“ aus

dem Jahr 1975 kostete die „zivile“ Sportboot-Version 18 000 Mark.

Schnell sprach sich die ausgezeichnete Seetüchtigkeit des kleinen Bootes herum und sein Vermögen, dank des kräftigen Einbaumotors auch gegen größeren Seegang anboxen zu können. Außerdem schätzten die Eigner die für diese Bootsgröße respektable Kajüte, welche sich mithilfe zweier verglasten Türen abschotten ließ. Sie verfügte über zwei reelle Kojen sowie einen Tisch. Der Mini-Motorsegler verkaufte sich blendend.

Noch im selben Jahr kamen die Langkieler LM 21 sowie die LM 23 auf den Markt. Sie zeigten bereits alle Attribute der erfolgreichen Serie: Es gab ein nach achtern offenes Ruderhaus mit festem Dach sowie großen Front- und Seitenfenstern. Wahlweise konnte innen mit Rad oder außen mit Pinne gesteuert werden. Eine Cockpitpersenning, an die Achterkante des Ruderhaus-Daches angeknüpft, machte aus der Pflicht eine zweite Kajüte mit Stehhöhe.

Mit dem 1972 aufgelegten Flaggschiff LM 27 lieferte Mortensen sein Meisterstück ab. Das Boot wurde der absolute Verkaufschla-

ger. Es hatte genau die richtige Größe, die sich anspruchsvollere Eigner wünschten, um auch längere Zeit an Bord leben zu können. Keine andere 27-Fuß-Yacht wies mehr Lebensraum an Bord auf.

Den Erfolg machte nicht zuletzt auch die Konzeption der Pantry aus, die seitlich backbord im Ruderhaus eingebaut wurde, sodass der Smut beim Brutzeln am Herd das Treiben im Hafen beobachten konnte. Die Eigner, die sich für eine LM 27 entschieden, bewerteten ihre Wohnqualitäten offensichtlich höher als die eher mäßigen Kreuzeeigenschaften des Langkielers, der erst mit einem kräftigen Schrick in den Schoten so richtig ins Laufen kam.

Die meist ältere Kundschaft liebte ohnehin die guten Motorboot-Eigenschaften mehr als das Reißen an den Schoten, und wenn der Wind stärker von vorn kam, ließ man halt nur das Großsegel stehen und ging unter Maschine hoch ran – „dänisch kreuzen“, wie es damals hieß.

Bereits 1974, nur eineinhalb Jahre nach dem Stapellauf, wurde die Baunummer 224 ausgeliefert. Zum Ende der Produktion wa-

ren es 1535 Einheiten. Damit dürfte die LM 27 der meistverkaufte Motorsegler aller Zeiten sein.

Die Modelle 16, 23, 24 und 27 gab es auch als Ausbaupaket für Segler mit begrenztem Budget. Der Hamburger Bootshändler Harald Goericke bot Rümpfe in diversen Fertigungsstufen an. So entstanden in den siebziger Jahren zahlreiche LMs der ersten Generation im Eigenbau, wobei LM Glasfiber Rumpf und Deck produzierte, während die hölzernen Ausbauteile von LM Camping kamen. Hier bewährte sich die große Erfahrung, die Ejner Lorentzen bei der Möbelproduktion sowie dem Wohnwagenbau sammeln konnte. Bald schon lieferte LM Camping fertig vorproduzierte Einbauelemente – eine Methode, mit der LM dem Serienyachtbau damals um Jahre voraus war.

Schnell hatte sich auch die solide Bauqualität herumgesprochen. Laminier wurde ausschließlich im Handauflegeverfahren nach dem Motto: lieber etwas zu dick als zu dünn, woraus die sprichwörtliche Unverwundbarkeit der Rümpfe resultiert.

Die Boote wurden für LM Glasfiber zu einem Exportschlager. Rund 40 Prozent der Produktion gingen ins Ausland, vorzugsweise nach Deutschland, aber auch nach Schweden, Norwegen, Finnland, Holland und England. Die Werft expandierte weiter, eröffnete neue Geschäftsfelder. So fertigte Skouboe von 1976 an Folkeboote in GFK; bis in die neunziger Jahre hinein fast 850 Einheiten.

Zwang zur Dynamisierung

Nach dem großen Anfangserfolg galt es freilich auch, sich an den Markt anzupassen. Die Käuferschicht älterer Skipper war begrenzt, und jüngere Interessenten verlangten

bessere Segelleistungen. Mit Palle Mortensen war das nicht zu machen, und so suchte LM einen neuen Konstrukteur. Den fanden die Dänen Mitte der Siebziger in Bent Andersen, der jung, dynamisch und von der Regattasegelei inspiriert war.

Andersen konstruierte 1975 quasi zur Probe und als Markttest die erste reinrassige Segelyacht der Werft, den nur 6,70 Meter langen Kleinkreuzer LM 22. Eine gewisse Verwandtschaft zu den übrigen LMs deuteten nur das füllige Kanuheck sowie der hochbordige Rumpf an. Alles andere erschien für die Werft revolutionär: schmale Kielrinne, freistehendes Ruder mit Skeg, ein flacher Kajütaufbau ohne Ruderhaus.

Die LM 22 fand auf Anhieb zahlreiche jüngere Käufer. Dies ermunterte die Werft,

höher und effektiver ausgelegt. Im YACHT-Test 1978 war vom „Boot der hundert guten Ideen“ die Rede. „Es fällt schwer, bei der Beurteilung der LM 32 nicht ins Schwärmen zu geraten“, hieß es im Fazit. Die Werft feierte den Entwurf als „Sieg über den Motorsegler-Mythos“.

Schon bald erreichten die ausgelieferten Boote hohe Stückzahlen. 1979 kamen die konzeptionell ähnlichen Modelle LM 28 und LM 26 auf den Markt, die zusammen mit den übrigen Bootstypen den wirtschaftlichen Höhepunkt der LM-Glasfiber-Produktion markierten. Doch bereits Anfang der Achtziger machte sich eine deutliche Rezession im internationalen Bootsmarkt bemerkbar, die auch LM-Chef Skouboe zu spüren bekam: Die Verkaufszahlen brachen ein.

Mancher mag sie belächeln, aber ihr Komfort ist unerreichbar

den beschrittenen Weg weiterzugehen. Andersen konstruierte quasi eine vergrößerte 22er, die als Prototyp „Alma“ Furore machen sollte. Das Schiff wurde zwei Saisons lang ausführlichen Tests unterzogen, und eine Werftmannschaft gewann damit mehrere gut besetzte Regatten.

Aufgrund der positiven Erfahrungen entwickelte Andersen zwei neue Motorsegler, die LM 32 und LM 30, deren Rümpfe auf den Linien der „Alma“ basierten. Im Unterwasserbereich waren sie deutlich schlanker als die alten Modelle, während ein schärferer Bug weniger Wasserwiderstand bot. Der in die Kielrinne eingebrachte Blei-Eisen-Ballast lag nun tiefer, das Rigg mit Topptakelung wurde

Folgerichtig suchte er nach einem zweiten, vom Bootsbau unabhängigen Standbein für sein Unternehmen und wandte sich einer jungen Branche zu, die kräftig zu boomern begann: In Lunderskov wurden die ersten Flügel für Windrotoren aus GFK gebaut. Dass dieser Geschäftszweig die Firma Jahre später komplett transformieren würde, konnte der Werftchef indes nicht ahnen.

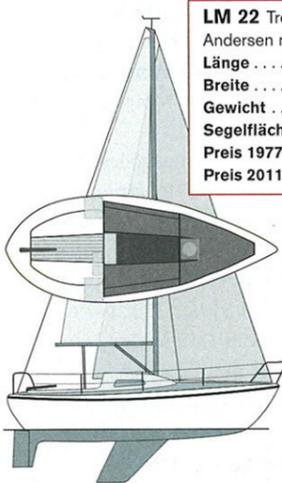
Auch wenn die Stückzahlen der ausgelieferten Motorsegler immer noch zufriedenstellend waren, so suchte man doch nach neuer Kundschaft. Sportlicher eingestellte Interessenten, die sich von LM Segelyachten ohne Ruderhaus wünschten, konnten beispielsweise nicht bedient werden. Hier >



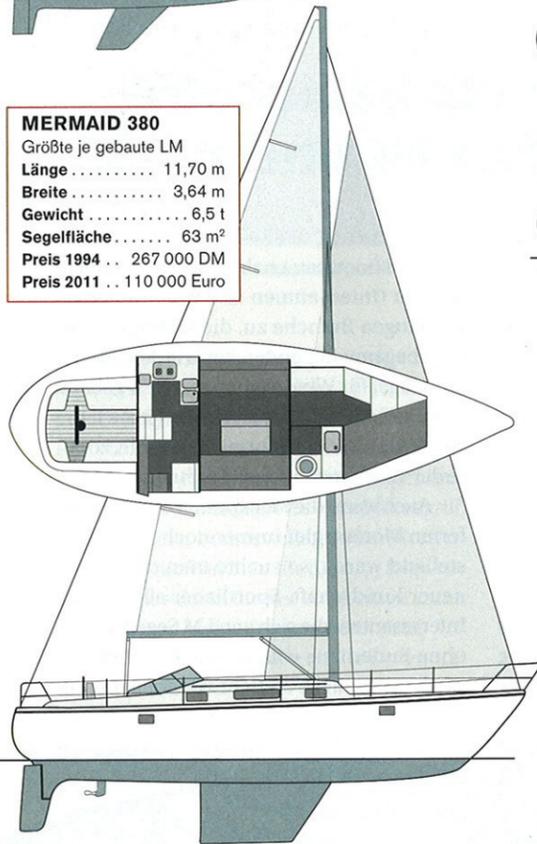
Erkennungszeichen: Deckshausluke zum Rausgucken, saubere Holzarbeiten und das typische Kanuheck einer LM 28

Die wichtigsten Modelle der Dänen

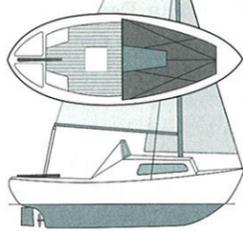
LM 22 Trendsetter von Andersen mit Kurzkiel
 Länge 6,70 m
 Breite 2,64 m
 Gewicht 1,4 t
 Segelfläche 27,5 m²
 Preis 1977 26 000 DM
 Preis 2011 .. 7-8500 Euro



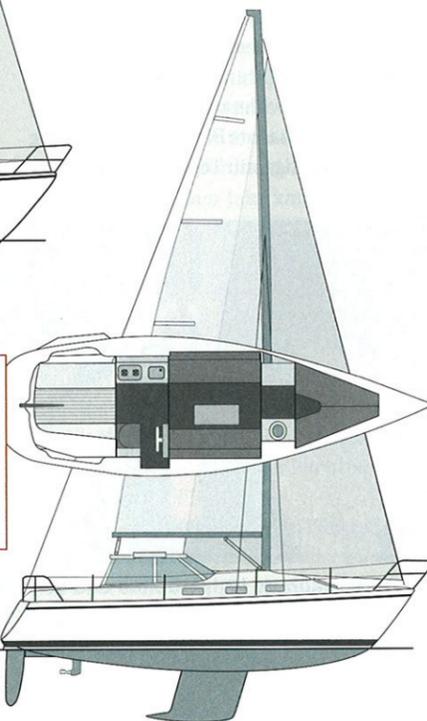
MERMAID 380
 Größte je gebaute LM
 Länge 11,70 m
 Breite 3,64 m
 Gewicht 6,5 t
 Segelfläche 63 m²
 Preis 1994 .. 267 000 DM
 Preis 2011 .. 110 000 Euro



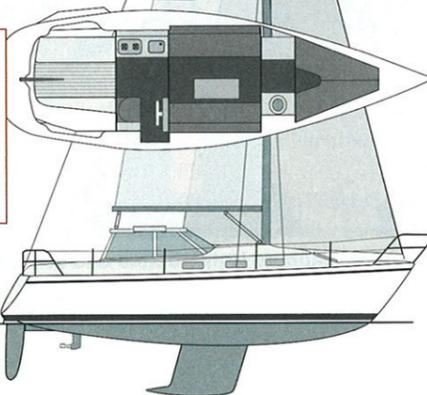
LM 16 Erstling, vom Fischerboot zum Motorsegler
 Länge 4,85 m
 Breite 1,95 m
 Gewicht 0,85 t
 Segelfläche 12 m²
 Preis 1975 18 000 DM
 Preis 2011 .. 4-5000 Euro



LM 27 Meistverkaufter Motorsegler aller Zeiten
 Länge 8,35 m
 Breite 2,75 m
 Gewicht 4,0 t
 Segelfläche 32 m²
 Preis 1977 67 000 DM
 Preis 2011 25-30 000 Euro



VITESSE 33 Die letzte Generation Motorsegler
 Länge 9,85 m
 Breite 3,12 m
 Gewicht 4,9 t
 Segelfläche 44 m²
 Preis 1994 .. 163 000 DM
 Preis 2011 70-80 000 Euro



sah Skouboe noch weiteres Absatzpotenzial, zumal Hallberg-Rassy oder Najad mit ihren Yachten große Erfolge verzeichneten. Sie setzten auf feste Windschutzscheiben, welche der Crew in Verbindung mit einer Sprayhood ebenfalls Wetterschutz boten.

Erweiterung des Konzepts

Hauskonstrukteur Bent Andersen bekam den Auftrag, auf Basis der bewährten Rumpfformen eine neue Linie zu entwickeln, die an die Erfolge der schwedischen Konkurrenz anknüpfen sollte. Mitte der achtziger Jahre kam das erste Boot der Serie auf den Markt, genannt Mermaid 270, dem rasch die Modelle 290, 315 und schließlich das Flaggschiff Mermaid 380 folgten.

Andersen verzichtete nicht auf das LM-Markenzeichen des Kanuhecks, gestaltete aber die Rumpflinien deutlich schlanker als bei den Motorseglern und verkürzte auch die Kielfinne entsprechend. Lag es an dem über Jahrzehnte gefestigten Motorsegler-Image von LM oder an der inzwischen weit enteiltten Konkurrenz? Mit der Mermaid-Serie konnte die Werft jedenfalls nicht an die alten Erfolge anknüpfen. Die Verkaufszahlen blieben weit hinter den Erwartungen zurück. Die Entwicklung der „Genuine Cruising Series“, der echten Fahrtenboot-Reihe, kostete nur Geld und brachte wenig ein.

Immerhin konnten die nun auftretenden finanziellen Löcher durch die immer besser anlaufende Windflügel-Produktion gestopft werden. Doch der Shiplover Skouboe sah im Yachtbau noch Chancen und besann sich angesichts des Mermaid-Fiaskos der LM-Tradition: Ein neuer, moderner Motorsegler-Typ sollte an die alten Erfolge anknüpfen. Es war das letzte Aufbäumen.

Bent Andersen sollte eine ganz neue Motorsegler-Generation entwerfen, erstmals in der Werftgeschichte mit modernem Spiegelheck. Ein Boot ohne Kompromisse. Im August 1988 kam es unter dem Namen Vitesse 33 auf den Markt. Der Rumpf brauchte keinen Vergleich mit zeitgemäßen Segelyachten zu scheuen. Das Unterwasserschiff war flach gehalten, das große, freistehende Ruder weit am Heck erstmals ohne Skeg konstruiert. Ein Tiefkiel half, das Gesamtgewicht auf 4,9 Tonnen zu begrenzen, was in Verbindung mit dem Doppelsaling-Rigg hohes Segelpotenzial versprach.

Beim Ruderhaus hatte man keine Abstriche gemacht. Im Vergleich zu den Vorgängermodellen war es sogar länger geworden, wodurch die Einbauten nebst Steuerstand besser untergebracht werden konnten. Eine Rundum-Verglasung kaschierte das Volumen der Kanzel vorteilhaft.

LM modernisierte konsequent, dennoch endete die Ära 1994

Schnell sprachen sich die exzellenten Segeleigenschaften der Vitesse 33 herum. Bei einem YACHT-Vergleichstest mit Motorseglern von Moody, Mascot und Westerly segelte die LM ihren Konkurrenten auf und davon.

Das ermunterte die Werft, mit der Vitesse 35 Vision ein noch größeres Modell auf den Markt zu bringen, dem man eine - weniger erfolgreiche - Cabrio-Version, die Vitesse 35.5, hinzugesellte. Hier ließ sich das Persenningdach des Deckshauses weit nach vorn öffnen.

ierte LM geht oft schon weg, bevor sie überhaupt am schwarzen Brett hängt. Es sind - man kann es nicht verhehlen - die idealen Schiffe für ältere Segler.

Auch Hans-Jürgen und Erika Berger denken nicht über einen Verkauf ihrer LM 28 nach. Und so wird das Skipper-Ehepaar seiner „Tunö“ vermutlich noch viele Jahre treu bleiben, nach dem Motto: einmal LM, immer LM.

Harald Schwarzlose

Deckssalonyachten sind die neuen Motorsegler - Sirius 310 DS im Test ab S. 66 ▷



Erfindungsreichtum: Die Werft in Lunderskov seit



zuletzt jahrelang Maßstäbe bei der Entwicklung und Fertigung von Serienbooten



SO KLAPPT DAS MANÖVER



10 Elektromotoren von 1,5 bis 16 kW



6 Hydraulikmodelle von 3,5 bis 33 kW



Heckanbausätze



Für jede Yacht und jeden Eigner das richtige Zubehör



Die neuen 6-Blatt Propeller:
 50 % leiser, 10 % weniger Stromverbrauch,
 9 % mehr Schubkraft



Telefon +49(0)421 - 53 507-0
 Telefax +49(0)421 - 55 60 51

E-Mail info@bukh-bremen.de
 Internet www.bukh-bremen.de