

# TEST 871

## SEGELBOOTE

Text und Fotos: Roland Duller

### LAGO 26

Rumpflänge:	7,95 m
Länge WL:	7,66 m
Breite:	2,50 m
Großsegel:	16,25/19,5/21,1 m <sup>2</sup>
Fock:	12,6 m <sup>2</sup>
Kuttersegel:	6,2 m <sup>2</sup>
Gennaker:	40/48/55 m <sup>2</sup>
Tiefgang:	0,20–1,20/1,40/1,60 m
Gewicht:	720 kg
Ballastschwert (Option):	100 kg
Motor:	Ringmotor/Außenborder
Crew:	2–6

**PREIS:** €54.000,-  
(ohne Segel) (inkl. MwSt.)

#### EXTRAS:

Kajüte mit Sichtkarbon:	1.800,-
Deck mit flächigem Teak:	5.600,-
Lifestyle Innenausstattung (Polsterung, textile Stautaschen, LED, Alcantara Tapezierungen, etc.):	4.700,-
Segel von North Sails	
Touring-Großsegel (Dacron):	1.835,-
Touring-Fock (Dacron):	1.104,-
Touring-Kuttersegel (6,2 m <sup>2</sup> ):	757,-
Rollgennaker (40 m <sup>2</sup> ):	1.650,-
Cruiser-Racer-Groß (Norlam):	2.395,-
Cruiser-Racer-Fock (Norlam):	1.480,-
Cruiser-Racer-Gennaker:	2.287,-
Racing-Groß (Square Top):	2.872,-
Racing-Fock (Pentex):	1.216,-
Racing Gennaker A2:	2.551,-
Racing Großschotblock:	168,-
Baumstütze:	435,60
Novasail Kompass:	500,-
Lazy-Jack-System:	444,-
Fockpersenning:	348,-
Ganzpersenning:	2.636,40
Baumpersenning:	162,-
Anhänger:	5.364,-

#### WERFT:

Championships Yachting GmbH,  
7100 Neusiedl am See,  
Tel.: 0664/546 87 69,  
E-Mail: hans@championships.at,  
www.lago26.com

FOTOS: ROLAND DULLER

# GLEIT- MITTEL

**Stilvoll.** Weltmeister Hans Spitzauer stieg mit der Lago 26 in den Bootsbau ein, kombinierte Design mit Geschwindigkeit und machte damit das Konzept des Jollenkreuzers fit für die Zukunft



**Reines Vergnügen.** Gleitfahrt ist auf der Lago 26 eher die Regel als die Ausnahme. Sie kommt rascher ins Rutschen als ein 20m<sup>2</sup>-Jollenkreuzer, die Halsen gehen, weil wenig Druck im Schiff ist, erfreulich leicht von der Hand. Ab 20 Knoten Wind sollte man aber wissen, was man tut. Ganz aktuell: Für die erste Lago mit Ballastschwert und kleinem Großsegel gibt es bereits eine ORC-Vermessung: GPH-Wert 615,1

Hans Spitzauer zählt zu den erfolgreichsten Seglern Österreichs. Er ist Weltmeister, fünffacher Olympiateilnehmer sowie züglicher Staatsmeister und kann auf eine lange, beeindruckende Liste internationaler Erfolge verweisen. Dennoch stehen zwei nationale Siege in seiner persönlichen Hierarchie ganz weit oben, nämlich jene bei Blauem Band und Roundabout, beide 2014 am Neusiedler See überlegen errungen. Und zwar mit der von ihm konzipierten Lago 26.

An diesem Baby hatte Spitzauer jahrelang getüftelt. Er baute einen Prototypen, entwickelte zwei Vorserienboote – und erlitt mehrfach Schiffbruch. Etwa beim Blauen Band 2013, als das Rennen für beide Lagos noch vor der ersten Vorlegetonne zu Ende war. Bei einem Modell riss die Ruderanlage aus, beim anderen brach das Ruder. Dazu kamen Festigkeitsprobleme, die letztendlich zu einem überarbeiteten Laminatsplan und einer neuen Bodengruppe, bestehend aus Stringern und einer Innenschale, führten. Doch wenn alles heil blieb, segelte die Lago stets im Spitzenfeld mit, auf Augenhöhe mit den 20er-Jollenkreuzern, manchmal auch darüber. Nicht umsonst hatte Spitzauer im Zuge der Entwicklungsphase tief in die Trickkiste gegriffen ...

#### Mit Hirn und Herz

Spitzauer wollte ein ideales Boot für Flachwasserreviere wie den Neusiedler See kreieren und orientierte sich dabei am 20er-Jollenkreuzer. Dieser Bootstyp, der wie ein edles Möbelstück aus Mahagoni aussieht, ist ein echtes Sportgerät, allerdings sehr anspruchsvoll zu segeln. Und benötigt viel Zuwendung, zeitlich wie monetär. Genau hier setzte Spitzauers Vision an. Seine Lago 26 sollte eine Neuinterpretation des Jollenkreuzer-Konzeptes sein. Die Eckpfeiler: Einfaches Handling dank kleinem Vorsegeldreieck, Reduktion auf wesentliche Trimmeinrichtungen, Gennaker statt Spi, Kajüte mit Kojen, großes, von Stolperfallen befreites Cockpit, zeitgemäßes, modernes Design und exzellente Segeleigenschaften.

Zur Umsetzung dieser Forderungen engagierte Spitzauer mit Juliane Hempel eine erfahrene Konstrukteurin und mit Spirit Design ein bekanntes Designbüro. Die Auswahl



**Optimiert.** Das Trapez leistet gute Dienste bei kleiner Crew und sportlicher Gangart. Der Gennaker wird beim Cruisen in den Ankerkasten geborgen und von dort gesetzt. Am Auge direkt dahinter kann ein Kuttersegel angeschlagen werden



spricht für seine Umsicht: Hempel hatte gerade einen schnellen Jollenkreuzer-Rumpf gezeichnet und war bereit, den formelbedingt etwas gedrunken wirkenden Rumpf zu optimieren. Konkret verlängerte sie ihn um rund 50 cm (Wasserlinie um 30 cm) und erhöhte das Volumen im Vorschiff. Eine Maßnahme, die der Gutmütigkeit unter Segeln zuträglich sein sollte.

Spirit Design wiederum entwickelte für die Lago eine Formensprache, die dem Lifestyle der angepeilten anspruchsvollen Klientel entsprach. Ein Boot, das begeistert, muss im Stil zu Eigenheim oder Auto passen, das hat bereits Frauscher Boote erfolgreich vorgeturnt. Am Traunsee wird nach demselben Prinzip gearbeitet: Der Naval Architect kümmerte sich ausschließlich um den Rumpf, namhafte Produktdesigner stylen den Bereich oberhalb der Wasserlinie. Da wie dort kann sich das Ergebnis rundum sehen lassen.

#### Serienreif

Im Herbst 2014 lief die Serienproduktion in Ungarn voll an. Werftchef Gabor Tönkö hat viel Erfahrung im Bau hochwertiger Jollenkreuzer. Seine 25er werden besonders wegen des geringen Gewichtes und der Steifheit der Rümpfe geschätzt. Beides findet sich auch auf den Serien-Lagos wieder, wie sich bei Probeflägen mit zwei aktuellen Modellen zeigte. Im direkten Vergleich mit den Vorserienbooten konnte man 150 kg einsparen und diese neue Leichtigkeit spürt man bereits im Hafen, wo sich das Boot extrem agil bewegt. Die Lago wird in Sandwich unter zu Hilfenahme von Vakuum gefertigt. Sie ist für sechs Personen zertifiziert und verfügt über einen Auftrieb von 620 Litern, von denen 400 l im Vorschiff und zwei Mal 110 l im Heck untergebracht wurden. Das Deck kann wahlweise mit rutschfestem GFK, Kunstteak oder flächiger Teakfurnier geordert werden. Letzteres ist ein optischer Leckerbissen, ver-

langt allerdings nach einem Mindestmaß an Pflege.

Bislang wurden sechs Serienboote gebaut, sechs weitere verkauft. Die Boote werden in zwei Ausführungen angeboten:

- Basisversion ohne Innenausbau mit GFK-Deck und Karbonrigg
- Eignerversion mit Liegepölstern, Innentapezierung, Elektrokonzept mit Beleuchtung, Karbonrigg und Elektromotor (wahlweise Einbau-Ringmotor oder Außenborder).

#### Langwieriger Optimierungsprozess

Das moderne Riggkonzept mit Powergroß, 105-Prozent-Genua und Bugspriet stand nie in Frage. Schließlich sollte die Lago im Gegensatz zum 20 m<sup>2</sup> Jollenkreuzer einfach im Handling, aber genauso schnell sein. Bei Tests mit den Vorserienbooten erwies sich das als schwieriger Unterfangen. So konnte die Lago anfangs mit einem der schnell-

**Deckslayout.** Hier hat Spitzauer seine ganze Erfahrung eingebracht: Das Großsegel kann wahlweise von Steuermann oder Trimmer über je einen separaten Block gefahren werden, die Trimmleine für das Achterstag taucht unmittelbar vor dem vorderen Großschotblock aus dem Boden und ist gut erreichbar. Schau genau: In der schlitzförmigen Öffnung im seitlichen Süll befinden sich die Klemmen für Fock, Gennaker und Halsleine

ten 20er am Neusiedler See bei sehr leichtem Wind nicht ganz mithalten, da man der enormen Power der Genua 1 des 20ers nicht genug entgegenzusetzen hatte. Defizite gab es auch bei Starkwind: Während der 20er auf die kleine Genua 3 wechseln konnte, musste die Lago im Regattamodus mit der maximalen Segelfläche bewegt werden und benötigte mindestens fünf Mann auf der Kante. Objektiv gesehen waren die Segeleigenschaften der Lago schon damals herausragend, schließlich wurde der 20er im Renntrimm bewegt, während die Lago auch gemütliche Familienyacht sein will. Spitzauer gab sich damit aber nicht zufrieden. Er tüftelte und optimierte weiter. In einem ersten Schritt verpasste er der Lago ein Trapez, wodurch sich die Performance auf Am-Wind- und spitzen Raumschotkursen verbesserte. Parallel dazu erarbeitete er mit North Sails ein Segelkonzept, das drei verschiedene Großsegelvarianten vorsieht: Ein kleines Cruising-Großsegel für Fahrtensegler, ein Groß mit leicht über rundetem Achterliek für sportlich ambitionierte Eigner und ein Regattagrosß mit stark über rundetem Achterliek und geteiltem Achterstag, das bei Leichtwind den Segelflächennachteil gegenüber der Genua 1 des 20ers kompensiert.

Der Grad der Sportlichkeit hängt somit von der Wahl des Großsegels ab. Optional gibt's für die Lago 26 darüber hinaus noch ein echtes Kuttersegel. Es wird hinter dem Ankerkasten angeschlagen, wie ein Code 0 fliegend gesetzt und soll bei Starkwind quasi als Sturmsegel gute Dienste leisten. Vorteil: Durch den weit achtern angesetzten Segelhals bleiben der Segelschwerpunkt in perfekter Lage und das Boot gut beherrschbar. Darüberhinaus verfügt die Lago über zwei Refreeihen im Groß, auf dass man mit Kind und Kegel sicher cruisen kann.

#### Vom Segler für Segler

Viel Hirnschmalz steckt im Deckslayout, das in zweijähriger Entwicklungsphase optimiert wurde – auf einer Serienyacht eher unüblich. So wird beispielsweise die Großschot auf einem vor und einem hinter dem Traveller liegenden Ratschblock geführt.

# FURUNO

**Super Leistung  
zum attraktiven Preis**

**NAVnet**  
TZ-2

12,1" oder 15,6"  
**Multifunktions-Touch-Display**  
(TZTL12F / TZTL15F)



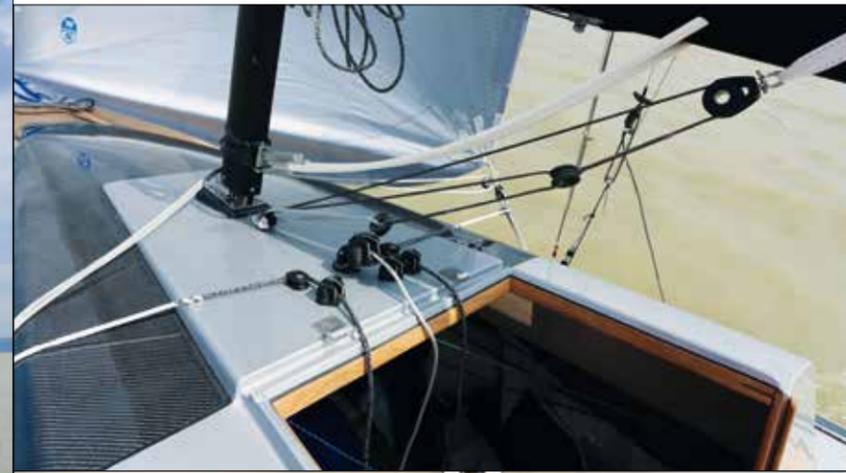
**NEU**

- ✓ Integriertes GPS & Fischfinder
- ✓ Bedienung so einfach wie bei einem Smartphone
- ✓ Apps für Apple und Android Tablets & Smartphones
- ✓ Wetterkarten-Service über WLAN
- ✓ Individuelle Display-Anpassung

NAUTIK  
**pajunautik**

www.pajunautik.at  
www.furuno.de





#### Cool an der Kreuz.

Je flacher, desto schneller. Der Holepunkt des Vorsegels kann via Barberholer nach innen verlagert werden, das Schwert verfügt über Fein- und Grobeinstellung. Die Ruderaufhängung, Achillesferse in der Vorserie, wurde deutlich verstärkt



Die Idee dahinter: Segelt der Eigner ohne Großschottrimmer, bedient er die Schot über den achteren Block, hat er einen Trimmer zur Seite, fährt dieser die Schot über den vorderen Ratschblock. Die Schot ist durchlaufend, beim Wechsel sollte man daher darauf achten, dass immer genügend Leine zum Fieren vorhanden ist. Gut erreichbar ist auch die Achterstag-Trimmeleine, die verdeckt im Cockpitboden vor die Großschotblöcke geführt wird und sich dort gut bedienen lässt.

Focksot, Reff- und Halsleine sowie Gennakerschoten verlaufen unter Deck und werden hinter der Kajüte unter den seitlichen Sülls belegt. Eine sehr elegante Lösung, die perfekt funktioniert. Erwähnenswert in diesem Zusammenhang ist die doppelt geführte Fockschot, die nach der Wende per direkter Übersetzung rasch dicht genommen und danach über die Feineinstellung getrimmt werden kann. Für diesen Zweck stehen beidseits je zwei Curryklemmen zur Verfügung.

Komplettiert wird die Vorsegeltrimm-

einrichtung durch eine weit innen, nahe am Kajütdach montierte Schiene sowie ein Barberholersystem, mit dem die Holepunkte an der Kreuz noch weiter nach innen verlagert werden können.

Der Gennaker wird direkt aus dem Ankerkasten gesetzt und geborgen. Im Racingmodus kann man das flexibel handhaben und die Blase auch in die Kajüte bergen.

#### Sinnliches Vergnügen

2013 dürfte für die beiden Vorserien-Lagos als Pleiten-, Pech- und Pannen-Jahr in die Geschichte eingegangen sein. 2014 hingegen zeigten die Optimierungsmaßnahmen Wirkung und Spitzauer gewann am Neusiedler See alles, was es zu gewinnen gibt. Klar segelt der Lago-Erfinder grundsätzlich in einer anderen Liga als Otto Normalverbraucher, doch die überlegene Manier, in der er diese Siege holte, unterstreicht das Potenzial seiner Schöpfung eindrucklich.

Mit der Lago zu segeln ist reines Vergnü-

gen. Sie liegt ausgewogen am Ruder, so wie man das auch von Jollenkreuzern gewöhnt ist. Man spürt immer ein wenig Druck, fühlt, wie das Wasser am Profil entlangstreicht, nimmt Druckänderungen wahr und ist über die Befindlichkeit stets im Bild. Mitteilbarkeit und Präzision des Ruders erlauben exaktes Steuern, gleichzeitig ist die Sicherheit erhöht, weil sich ein Übermaß an Druck rechtzeitig ankündigt und somit Zeit zum Handeln bleibt.

Im direkten Vergleich segeln Regatta-20er und Racingversion der Lago auf einem Niveau, wobei es konzeptionsbedingt gewisse Unterschiede gibt. So kann der 20er bergab unter Spi den direkten, kurzen Weg nehmen, die Lago muss hingegen mit ihrem Gennaker kreuzen. Das tut sie mitunter extrem flott, wobei seit heuer neben dem 48 m<sup>2</sup> großen Gennaker auch eine 55-m<sup>2</sup>-Version angeboten wird, die bei acht bis zehn Knoten richtig Beine macht. Legt der Wind zu, kommt die Lago unter Gennaker spürbar früher ins

Gleiten als der 20er unter Spi. Bei viel Wind braucht es dafür nicht einmal ein Zusatzsegel. Von besonderer Qualität ist die Entspanntheit, mit der die Lago über das Wasser fegt. Sie setzt Druck in Geschwindigkeit um, lässt sich mit zwei Fingern steuern, die Halsen gehen locker von der Hand. Wird sie von einem ungeübten Steuermann bei starkem Wind bewegt, kann sie – genau wie der 20er-Jollenkreuzer – kentern. Das schreckt manchen Käufer ab, deshalb gibt es die Lago auch mit einem 100 kg schweren Ballastschwert (ein Krängungstest ergab ein aufrichtendes Moment am Masttopp von 7 kg).

#### Resümee

Hans Spitzauer und Spirit Design haben eine Yacht geschaffen, die in Optik und Haptik zum Lebensstil einer gehobenen Klientel passt. Sie leistet punkto Segeleigenschaften Außergewöhnliches, fungiert als Racer und Fahrtenyacht gleichermaßen und verfügt über ein Deckslayout, das besser nicht sein könnte. So gesehen geht auch der Preis in Ordnung. ■

**Keep it simple.** Als Niederholer fungiert eine einfache Talje, die Baumstütze gibt es gegen Aufpreis, ebenso wie das sichtbare Karbon am Kajütaufbau. Die Eigner-version bietet Liegepolster und textilen Stauraum



„Schnelles Angleiten, feines Rudergefühl und viel Platz sind für mich die herausragenden Eigenschaften.“

Angelika Stark  
Staats- und Europameisterin  
im Laser Radial



Da kann kommen, was will!

**PANTAENIUS**  
Yachtversicherungen

Deutschland · Großbritannien · Monaco · Dänemark  
Österreich · Spanien · Schweden · USA · Australien

pantaenius.at