

**Gestreckte zeitlose
Linien. Die großen
Rumpffenster sind
zweckmäßiger als
hübsch**




Linjett 43

SCHWEDISCHES MEISTERSTÜCK

*Gediegener als mit einer **LINJETT 43** kann man kaum durch die Schären segeln. Das Topmodell der Rosättra Båtvarv besticht mit souveränen Segeleigenschaften, exzellenter Verarbeitung und felsenfestem Hubkiel*

ALICIA



144 Quadratmeter Spi
sorgen auch bei Leichtwind für
zügiges Vorankommen

Kein Knarzen, kein Kratzen, kein Ruckeln. Schon das simple Öffnen des Schiebeluks der Linjett 43 wird zum Erlebnis – so geräuschlos und samtweich geschmei-

dig gleitet die gehärtete Glasscheibe in der Teakeinfassung zurück. Mit ebensolcher Perfektion verschwindet das gläserne Steckschott im Niedergang. Per Gasdruckfeder quasi gewichtsfrei ausbalanciert, lässt es sich zudem in jeder Zwischenstellung einfach durch Loslassen arretieren.

Aus dem Inneren steigt willkommene Wärme auf. Mitte Oktober sind die Abende in den Stockholmer Schären bereits empfindlich kalt. Da die säuselnde Heizung das Boot bereits angenehm temperiert hat, steht einer Übernachtung an Bord dennoch nichts im Wege. Nebeneffekt: Es bleibt mehr Zeit, das gediegene Ambiente unter Deck zu beurteilen und auf Praxistauglichkeit zu prüfen.

Auffällig sind die sorgfältig abgestimmten Maserungsverläufe, Holzfarben und die sehr wertige, seidenmatte Lackierung. Alles wirkt wie aus einem Guss, was bei den Lin-

jett-typisch geschwungenen und in Form verleimten Sülls ja auch der Fall ist. Unzählige Lampen und Ambientelichter sorgen für eine gute und gleichzeitig gemütliche Ausleuchtung.

SCHÖNER SCHLAFEN

Die Eigenerkammer mit komfortabler Doppelkoje liegt im Vorschiff, sie hat Zugang zum größeren der beiden Bäder. Elegant gelöst ist die Abtrennung zum Salon. Die Tür

schmiegt sich geöffnet nahtlos in die Wand und verdeckt so zugleich den durchgesteckten Mast. Schubladen unter der Koje, Schränke und Staufächer schlucken auch die für längere Törns notwendige Bekleidung. Dank serienmäßiger Ausstattung mit Lattenrosten nebst hochwertigen Matratzen fällt der Schlaf erholend aus. Gleiches gilt für die beiden identischen Achterkammern. Dort ist die Kojenlänge aber etwas knapp. Zudem ragt die Mechanik der doppelten Radsteuerung in den Fußraum.

Das Frühstück am großen, aufklappbaren Salontisch sorgt fast schon für Urlaubsstimmung. Selbst bei grauem Wetter dringt durch die ungetönten Aufbaufenster und die beiden Decksluken viel Licht, außerdem fällt der Blick dank der ebenfalls ungetönten und großen Rumpfenster auf die herbstliche Schärenlandschaft.

Die zeigt sich leider nicht nur trüb, sondern auch windarm. Im Schnitt misst der Windmesser in 19 Meter Höhe gerade mal 8 Knoten, selten wird die Anzeige zweifelhaft. Obwohl dank am Aufbau liegender Püttinge eine große 150-Prozent-Genua gefah-

**DIE LINJETT IST
KEIN RACER,
ABER SIE SEGELT
GROSSARTIG**

KEINE KOMPROMISSE

ren werden kann, plädiert Werftchef Markus Gustafsson für die 110-Prozent-Fock. Sie lässt sich ein Stück weit eingerollt auch als Selbstwendefock nutzen und sollte sich am Wind als gute Wahl erweisen. Schon mit dieser Ausstattung liegt die Segeltragezahl der Linjett bei 4,6. Das große Vorsegel ergibt einen Wert von 5,1 und dürfte nur bei sehr schwachen Winden oder Raumschotskursen nötig sein.

Auf dem Weg zu offenem Wasser geht es unter Motor den Vätösund hinaus. Ungeohnt dabei: Statt eines Gashebels besitzt die Linjett einen kleinen Joystick. Er ist Teil des optionalen Dockingsystems und steuert je nach Modus die ausfahrbaren Bug- und Heckstrahlruder und den Motor oder nur die Maschine. Zum Gasgeben wird der Stick nach vorn gedrückt, bis die gewünschte Drehzahl anliegt. Der Motor hält diese dann, bis der Stick nach hinten gezogen wird. Das System stammt von Vetus und arbeitet sowohl mit der Yanmar-Maschine des Testbootes als auch mit der Standardmotorisierung von Volvo.

Die 55 PS beschleunigen die Linjett bei 2200 Umdrehungen auf 7,7 Knoten. Mit 69 Dezibel(A) bleibt es dabei im Cockpit angenehm leise. Selbst in der Achterkammer werden nicht mehr als 70 Dezibel gemessen, was für die sehr gute Schallisolation spricht.

WIE AUF SCHIENEN

Auch außerhalb der Abdeckung bleibt es relativ flau. Am Wind funktioniert die Kombination von Fock und Groß trotzdem sehr gut. Bei 40 Grad Windeinfall sind immerhin 6,6 Knoten drin. Schärentypisch pendelt die Windrichtung etwa um 30 Grad.

Mit der optimal abstimmen Ruderanlage von Jefa und der hervorragenden Balance lässt sich die Linjett mit kleinsten Steuerbewegungen intuitiv an der Windkante halten. Zum angenehmen Steuergefühl tragen auch die beiden GFK-Räder bei. Sie haben einen ovalen Querschnitt und liegen sehr gut in der Hand. Auch die übrige Cockpit-Ergonomie stimmt.

Sämtliche Trimmänderungen lassen sich vom Steuermann erledigen. Alle Fallen, Schoten und Reffleinen laufen verdeckt nach achtern und enden pro Seite in einer Zehner-Batterie Klemmen. Trotz der unvermeidlichen Umlenkungen ist die Leinenführung erfreulich reibungsarm. Zudem sind die Andersen-Winschen großzügig di- →



Fürs **EINHANDSEGELN** optimiert: Sämtliche Schoten können vom Rudergänger bedient werden. Beschläge und Winschen sind hochwertig und **GROSSZÜGIG** dimensioniert



GESCHÜTZT

Der schicke Stevenbeschlag zieht sich bis unter die Wasserlinie und schützt vor Kratzern beim Liegen am Felsen



GESTAUT

Die Segellast hinter dem Ankerkasten ist sehr praktisch und wie die Achterpiek mit Regalen ausgerüstet



GESTEUERT

Auf Wunsch wird der Motor per Joystick bedient. Das Dockingsystem koppelt zudem Bug- und Heckstrahlruder



GELADEN

Solarzellen auf dem Aufbau liefern im Sommer sogar genügend Strom für den Kühlschrank



GEHÄRTET

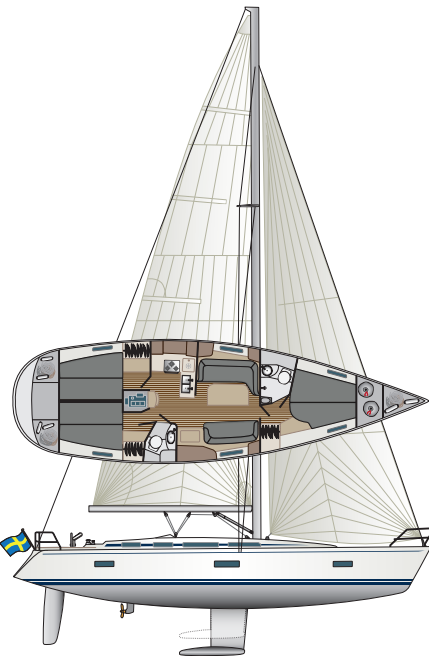
Schiebeluk und Steckschott aus gehärtetem Glas laufen sehr gut. Das Schott verschwindet im Niedergang



GEFEDERT

Eine Gasdruckfeder hält den Heckanker vom Spiegel frei. Die elektrische Winde sitzt in der Achterpiek

LINJETT 43



Der Tiefgang lässt sich von 2,45 Meter auf 1,95 Meter verringern

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM

40 Grad	6,6 kn
60 Grad	7,1 kn
90 Grad	7,6 kn
140 Grad*	8,7 kn
180 Grad*	5,2 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 8–10 kn (3 Bft.);
Wellenhöhe: glattes Wasser

* Mit Spinnaker

POTENZIAL

STZ ¹ = 5,1 /
4,0 Cruiser Performance-Cruiser 5,0

Die große Genua treibt den Wert nach oben, mit Fock sind es 4,6

KOJENMASSE

Vorschiff	2,02 x 1,63/1,00 m
Salon (Option)	1,97 x 0,68/0,59 m
Achtern*	1,98 x 1,48/1,00 m

Knapp Durchschnitt Komfortabel

*Siehe Lauftext

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur *Mats Gustafsson*
CE-Entwurfskategorie *A*
Rumpflänge *13,33 m*
Breite *3,95 m*
Tiefgang *1,95–2,45 m*
Gewicht *9,5 t*
Ballast/-anteil *3,5 t/37 %*
Großsegel *57,0 m²*
Rollgenau (150 %) *61,0 m²*
Maschine (Volvo) *41 kW/55 PS*

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Vakuum-Infusion mit Schaumkern und Vinylesterharz unter Wasser massiv.
Deck: Schaumsandwich

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft *355 000 €*
Preis segelfertig² *371 240 €*
Komfortpreis² *386 840 €*
Garantie/gegen Osmose *3/3 Jahre*

WERFT UND VERTRIEB

Rosättra Bätvarv AB, 76176 Norrtälje/
Schweden; www.linjett.se

Yacht-BEWERTUNG

Sportliche Fahrtenyacht für anspruchsvolle Eigner. Bau- und Ausbaugüte sind außerordentlich gut, die Segel-eigenschaften sehr ausgewogen

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- + Hochwertige Bauweise
- + Robuster Hubkiel
- + Sehr gutes Einhandboot

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- + Ausgewogene Segeleigenschaften
- + Sehr gutes Steuergefühl

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- + Beste Verarbeitung
- + Viel, gut organisierter Stauraum
- Achterkojen vergleichsweise eng

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- + Hochwertige Ausrüstung
- + Sehr saubere Installation
- + Gute Dauerbelüftung

mensioniert und lassen sich auf Wunsch elektrifizieren. Was vor allem bei den inneren beiden sinnvoll ist, da sie für Groß- und Genuaschot sowie Fallen, Reffleinen und den Traveller zuständig sind.

Die äußeren Winschen werden nur für Spi, Gennaker oder Code Zero benötigt. Damit die extreme Bündelung der Leinen nicht zum Chaos führt, lassen sich die losen En-

den unter Klappen im Cockpitsüll verstauen. Um das Maximum aus den flauen Bedingungen zu machen, kommt der große 144-Quadratmeter-Spi zum Einsatz. Bei etwa 140 Grad wahrem Windeinfall sorgt er für ordentlich Vortrieb und zieht die Linjett mit fast 9 Knoten durchs Wasser.

Beeindruckender als der Speed ist das souveräne Steuergefühl. Wieder genügen

kleinste Ruderausschläge, um das Boot auf Kurs zu halten. Die digitale Ruderlageanzeige meldet selten mehr als 4 Grad. Nichts geschieht hektisch, die schlanke Schwedin reagiert weich und geschmeidig, zieht in leichten Böen an und läuft ebenso gut aus, ebenfalls eine Folge des Bootsgewichts: 9,5 Tonnen bringt die Linjett auf die Waage. 3,5 davon stecken im Bleikiel, der auf Wunsch als Hubkiel ausgeführt wird. Damit lässt sich der Tiefgang von 2,45 auf 1,95 Meter verringern. Nicht eben viel Weg, aber genügend, um die üblichen Schärenliegeplätze zu erreichen.

Die eigentliche Besonderheit des Hubkiels ist aber seine felsenfeste Konstruktion. Beim Absenken der Flosse rastet sie durch ihr Gewicht automatisch ein, sodass der Ballast auch in extremen Seegang nicht in Bewegung geraten sollte. Bei Grundberührungen kann der Kiel aber ein Stück nach hinten schwingen und damit einen Teil der Aufprallenergie aufnehmen.

Wie gut das System funktioniert, konnten wir schon 2014 bei der Erprobung des Prototypen beobachten: Fünfmal setzte Konstrukteur Mats Gustafsson des Boot absicht- →

WERFT MIT GESCHICHTE

Die Rosättra Bätvarv gilt als ältester noch produzierender Bootsbaubetrieb Schwedens. Seit mehr als 150 Jahren werden am Vätösund, eine gute Autostunde nördlich von Stockholm, Boote gebaut – erst Jollen und Dampfschaluppen, später Motoryachten, unzählige Schärenkreuzer und Laurin-Koster aus Holz. Seit den siebziger Jahren heißen die Boote Linjett. Gleich das zweite Modell, die Linjett 32, gewann 1978 die prestigeträchtige Gotland-Runt-Regatta und wurde zum Verkaufsschlager. Heute baut der Familienbetrieb 10 bis 12 Schiffe pro Jahr. Die Modellpalette reicht von der in YACHT 11/15 getesteten 34er über die 37er (siehe YACHT 11/11) bis zur 43er.



¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt[3]{S/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

Strahlend. Das Testboot war mit umfangreicher und effektvoller Beleuchtung ausgerüstet



**Feine Pantry mit vielen Schapps.
Der breite Tisch mit dem Hubkiel
stört die Raumaufteilung nicht**

FEIN & FELSENFEST

lich mit 8 Knoten auf die Felsen. Bis auf einige Liter Wasser, die durch den damals noch oben offenen Kielkasten hereinspritzten, und eine deutliche verbeulte Ballastbombe war dem Schiff selbst bei genauer Begutachtung nichts anzusehen; sogar aufholen ließ sich der Kiel nach den Versuchen problemlos. Ein eindrucksvolles Video des Tests gibt es auf yacht.de, Webcode #90929.

Auch die Ruderanlage ist für Felskontakt gewappnet. Das untere Drittel des Blatts ist als Opferteil ausgelegt und kann beim Auflaufen abscheren, ohne dass der Ruderschaft oder die Lagerung beschädigt wird.

Solide Bauweise ist ein Merkmal aller Linjets, die nach wie vor von Hand mithilfe eines Modells im Maßstab 1 zu 10 entwickelt werden. Erst wenn Form und Schwimmelage den Vorstellungen von Senior Mats entsprechen, wird das Modell zersägt, um die Spantform abzunehmen. Daraus entsteht der Prototyp, den die Familie Gustafsson ein Jahr lang segelt und umbaut, bis alles zu 100 Prozent passt. Anschließend wird dieses Schiff abgeformt, und die Serienproduktion kann beginnen.

Die Rumpfe entstehen im Vakuum-Infusions-Verfahren aus Vinylesterharz und Divinycellschaum. Rund um die Bodenplatte und die Unterzüge der Püttinge wird massiv laminiert. Eine Besonderheit sind die Rumpffenster, sie werden von innen in den Rumpf geklebt. Dadurch ist von außen nur die tatsächliche Fensteröffnung zu sehen – was die beachtliche Größe zumindest ein wenig kaschiert.

DEZENT UND DYNAMISCH

Mit ihren zeitlos-eleganten Linien springt die Linjett auf See oder im Hafen weniger ins Auge als andere Neuentwicklungen. Das heißt aber nicht, dass man ein weniger modernes Boot bekommt.

Sowohl die Bauweise als auch die Bedienung sind auf der Höhe der Zeit. Das souveräne Steuergefühl vermittelt ungemein viel Segelspaß, und die gediegene Anmutung und Qualität des Innenausbaus gehören zum Besten, was der Markt zu bieten hat. Durch die Kleinserienfertigung lassen sich Layout und Ausbaudetails individuell anpassen. Gemessen daran und an der umfangreichen Grundausstattung ist der Preis von 355 000 Euro völlig in Ordnung.

HAUKE SCHMIDT

Unter dem Tisch verbirgt sich der HUBKIEL. Bei Grundberührung schwenkt er aus der Verankerung – selbst bei einem AUFPRALL mit 8 Knoten entstehen keine strukturellen Schäden



GEDIEGEN

Die Sitzgruppe ist bequem und lässt sich auch zum Schlafen nutzen. Die Fenster sorgen für Licht und Sicht



GERÄUMIG

Die Dusche im vorderen Waschraum lässt sich abtrennen. Elektrische WCs sind Standard



GELATTET

Die Eigenerkoje im Vorschiff hat gute Maße und ist wie alle Betten mit Lattenrosten ausgestattet



GESCHRUMPT

Navigiert wird im Stehen, die Tischfläche reicht für Sportbootkarten. Auf Wunsch sind andere Lösungen möglich



GEDOPPELT

Achtern sind zwei Gästekammern vorgesehen. Die Liegefläche wird von der Steuermechanik begrenzt



GESPÜLT

Sowohl für Frisch- als auch für Seewasser sind Drucksysteme vorhanden, das schont die Vorräte beim Abwasch