

Das kleine offene Boot, das zum Test in La Rochelle im Port de Minimes am Steg liegt, erinnert ein wenig an die holländische Regenbogen-Klasse, obwohl es natürlich kleiner ist und auch kein Gaffelsegel trägt. Es ist mit 5,5 Meter Länge und zwei Meter Breite nicht gerade groß, macht aber einen stäbigen und vertrauenswürdigen Eindruck. Ein Schiffchen, an das man schnell sein Herz verliert, weil es die Ausstrahlung eines Klassikers hat. Wer schon immer nach einem kleinen, gutmütigen und schönen segelbaren Untersatz gesucht hat, dem dürfte die Le Loup, was Wolf heißt, sofort auffallen.

Der Rumpf erscheint traditionell. Er ist vorn im Stevenbereich recht voll gestaltet, mäßig hoch, und das Deck hat einen leichten positiven Sprung. Das Cockpit ist vom Mast fast bis zum Achterschiff offen, die Seitendecks sind breit genug, um bequem darauf sitzen zu können und mit einem kleinen Süll eingefasst. Der recht lang ausgefallene Schwertkasten signalisiert, dass das Boot eine echte Jolle ist, und selbstredend macht das Teakdeck ordentlich was her. Wäre da nicht die Ausrüstung von Harken, würde man meinen, es handele sich wirklich um einen Oldtimer. Doch bei näherer Betrachtung ist erkennbar, dass der Rumpf aus GFK laminiert wurde und nur Deck und Decksbalken aus Holz bestehen. Das Teak liegt aus Leisten lediglich zur Zierde obendrauf. Allerdings wurde es schön verlegt und mündet vorn und achtern in einen Mahagoni-Mittelfisch, der hochglänzend lackiert ist. Auch das simple Sluprigg mit



Klassisches für Einsteiger

Die Le Loup – auf Deutsch: der Wolf – verträgt trotz großer Segelfläche eine Mütze voll Wind. Die französische Jolle ist schön, gutmütig und hat traditionelle Vorfahren

einer kleinen Saling entpuppt sich bei genauerem Hinsehen nicht als eines aus Holz, sondern es besteht aus Aluminium. Es wurde geschickt mit einer Holzdekor-Lackierung versehen.

Hat Franck Roy, der eine kleine Werft in Marans bei La Rochelle betreibt, vielleicht einen Blender gebaut?

Hat er nicht. Die Le Loup ist wahrhaftig ein Oldtimer. Ihre Konstruktion stammt aus dem Jahre 1931 vom Franzosen Salmoiraghi. Er hat das Schiffchen für das Revier des Bassins von Arcachon entworfen, ein großes, mit dem Meer verbundenes Salzwasserbecken südlich der Gironde-Mündung, das bei Ebbe recht un-

tief ist. Roy hat das Boot wiederentdeckt und originalgetreu nachgebaut – nur sich bei Rumpf, Rigg und Ausrüstung Errungenschaften der Neuzeit zunutze gemacht.

Spurtreu, sicher und stabil

Wind aus Südwest. Auch wenn es an diesem Tag mit 18 bis 20 Knoten bläst,

Mit 20 Quadratmeter Segelfläche ist die 5,5 Meter lange Jolle zwar üppig ausgestattet. Aber der 500 Kilogramm schwere Verdränger kann mit viel Wind umgehen



heißt das für das Revier von La Rochelle zunächst einmal ruhiges Wasser, denn die Küste und weiter draußen die lange Ile d'Oléron schützen vor zu kräftigem Seegang. Gleich beim Ablegen stellt sich die immerhin 500 Kilogramm schwere Le Loup, die zudem noch 250 Kilogramm Crewgewicht trägt, als gut konstruierte Jolle heraus: Mit ein paar Wriggbewegungen an der Pinne ist sie manövrierbar. Ohne Mühe lässt sich aus dem Cockpit heraus das Großsegel setzen und im Anschluss die Fock ausrollen.

Jetzt stehen immerhin 20 Quadratmeter und damit die doppelte Fläche eines vergleichbar großen Piraten. Das

hohe Rigg, dessen Spitze fast zehn Meter über die Wasserlinie ragt, macht den Charme und die gelungene Optik dieser Konstruktion aus.

Die große Fläche erweist sich am Wind als unproblematisch. Die Le Loup zeigt sich auf den ersten Kreuzschlägen als ein kaum nervöser und vor allem sicherer Partner. Sie reagiert auf Böen gemächlich mit leichter Krängung, lässt dem Steuermann an der Großschot immer ausreichend Zeit zu reagieren. Man fiert ein bisschen, schon hat man das Boot wieder im Griff. Zu dritt allerdings steht dem Winddruck von 20 Knoten auch ordentlich Trimmgewicht entgegen. Zur Not oder

nur zu zweit an Bord wäre jetzt ein Reff angesagt. Aber dann würde das Segeln mit diesem Schiffchen einfach weniger Spaß machen. Es steuert sich leicht, ist sehr spurtreu und erfordert wenig Aufmerksamkeit. Wellen nimmt der Wolf elegant und ohne Schlagen, und es wird nur selten nass.

Natürlich ist die Le Loup mit ihrem relativ hohen Gewicht sowie der eher runden Spantform ein echter Verdränger und keineswegs ein schneller Gleiter. Auf Ruderbewegungen und Kurswechsel reagiert sie jedoch willig und mit entsprechender Unterstützung durch Holen oder Fieren der Segel auch sofort und präzise. >



Der Bug der Le Loup ist recht voll gestaltet. Sie segelt deshalb in Wellen sehr trocken und setzt weich ein. Die Bedienung der Segel ist simpel, die Crew sitzt bequem auf der Kante



Elegante Grätung auf dem Seitendeck, jedoch nur für den Steuermann



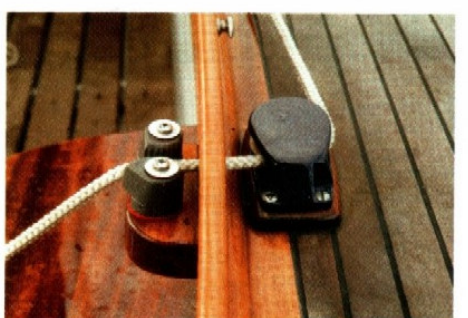
Schwertkasten mit Fockschotwinde. Das unprofilierte Stahlschwert vibriert stark



Das offene Cockpit ist durch ein hohes, formschönes Süll gegen Wasser geschützt



Klassischer ovaler Spiegel. Der Rohrtraveler der Großschot reicht vollkommen aus



Die Wickelleine für den Fockroller wird durch das Süll auf eine Klemme geführt

Seegang schräg von achtern beschleunigen die Le Loup zwar, und es macht Freude, mit ihr ein paar Anschiebewellen zu suchen. Um sie aber in den Gleitzustand versetzen zu können, bedarf es einer Menge Wind und ordentlichen Seegangs. Sie bei mehr als 5 Beaufort zu Höchstleistungen zu treiben dürfte eine Herausforderung darstellen. Eine Kenterung sollte im Übrigen kein tragisches Unglück sein, gibt es doch in Bug und Heck genügend festen Auftrieb durch Styroporblöcke.

Erfreulich sind die Geschwindigkeiten: Das Schlepplog zeigt immerhin 5,5 Knoten am Wind, bei halbem Wind sind es 6,5, und platt vor dem Laken bleiben noch 6,2 übrig. Zwei Dinge fallen jedoch negativ auf.

Je raumer der Wind einfällt und je weniger Schwert und Ruderblatt dem Druck der Wasserströmung ausgesetzt sind, desto stärker beginnen sie lautstark zu vibrieren. Das ist ein echter Störfaktor. Grund: Sowohl das 80-Kilogramm-Schwert als auch das Ruderblatt werden aus unprofilierten Stahlplatten hergestellt.

Weniger störend, aber zu Beginn des Segelns doch skeptisch beäugt ist die Biegung des Mastes. Oberhalb des Angriffspunkts des Vorstags stehen 2,2 Meter Topp ohne Verstägung frei. Und die krümmen sich bei diesem Wind auf Amwind-Kurs bereits recht beträchtlich nach Lee. Das mag natürlich auch an dem hohen Crewgewicht auf der Kante liegen. Aber zunächst einmal hat man doch eher

► KLEIN UND KLASSISCH

Aus einer Passion, die mit dem Restaurieren alter Automobile begann und sich in alten Booten fortsetzte, hat Franck Roy einen Beruf gemacht. Bei La Rochelle gründete er eine kleine Werft, die vor allem Boote in klassischer Optik aus GFK und Holz herstellt. Dabei wird bisweilen eine Oldtimer-Konstruktion variiert, wie bei der Le Loup. Roys Boote gehen keineswegs alle authentisch auf Vorfahren zurück, aber sie haben stets einen klassischen Touch und sind durchweg sehr attraktiv. Neben der Le Loup entstehen bei CNFR die Solenn, ein Sieben-Meter-Kielschwert-Cruiser, ein offenes Catboot (3,74 Meter) und die Miniklassiker Morgann sowie Jolie Morgann mit steilem Steven, langen Überhängen und Schwert.