



DIE ALBIN VEGA 27

**Daten, Stärken und Schwächen
eines Segelboot-Kassikers**

Eine Quintessenz
aus Test- und Törnberichten,
Expertenmeinungen
und vielen Jahren eigener Erfahrung

zusammengestellt von Wolfgang Speckardt





Die Albin Vega in Action ...





... und in „Relax“ion



**In der
Ruhe
liegt
die
Kraft**



Die Geschichte

- **Die Albin Vega – konstruiert von Per Brohäll - war das erste Großserienschiff das je gebaut wurde.** Damit bleibt sie für immer Vorbild für alle Schiffe, die bis heute in GFK-Bauweise gefertigt wurden und weiterhin gebaut werden. (GFK = glasfaserverstärktes Kunststoff-Laminat).
- Die Albin Vega Baunummer 1 war 1965 noch aus Holz gebaut worden. Von diesem Boot wurden die Laminierformen für Rumpf und Deck abgenommen und Ende der 1960er Jahre konnte man mit der ersten Serienfertigung aus GFK-Laminat beginnen. Da damals jedoch die guten Eigenschaften von GFK noch nicht gänzlich bekannt waren, wurden vorsichtshalber enorm massive Lamine verwendet, die sich heute kein Hersteller mehr leisten möchte.



Die weltweit 1. Serienfertigung von Booten

- In der Larsson-Trade-AB-Werft (1971 umbenannt in Albin-Marin AB) in Kristinehamn am riesigen, südschwedischen Vänernsee (mehr als 10 mal so groß wie der Bodensee) wurden zwischen 1965 und 1979 ca. **3.450 baugleiche Boote** hergestellt und weltweit verkauft. **Das heißt ein Boot pro Arbeitstag!** Ein so hoher Output war bis dahin in der Bootbau-Branche völlig undenkbar.





Die Heimat aller Albin Vegas

- [Link zum Video: sprachlos auf dem Vänernsee](#)
- [Link zum Video: Welcome to Kristinehamn](#)









- Außer bei der Motorisierung gab es während der gesamten Bauzeit keine nennenswerten Änderung in Bauart, Ausstattung oder sonstigen Modifikationen. So gleichen sich praktisch alle Albin Vegas wie ein Ei dem Anderen.
- Die allermeisten von Ihnen
- sogar die Nr. 1 - segeln noch
und sind zum Teil als sehr gepflegte
Liebhaberobjekte auf der ganzen Welt
unterwegs.





Die Idee. So sollte sie werden ...

Sicher:

für alle Seegebiete dieser Welt geeignet,
stübig, geringer Tiefgang.



Praktisch:

Gerade noch mit PKW trailerbar





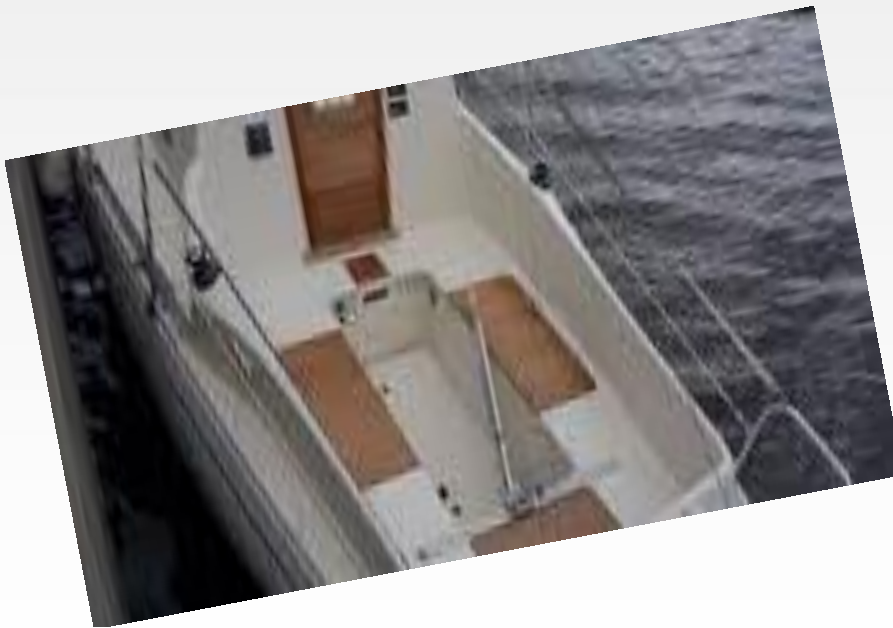
... außerdem ...

- **Geräumig:**
Nahezu-Stehhöhe im Salon + gute Sitzhöhe im Vorschiff + viel Stauraum + große, sehr sichere Plicht





Ein großes, geschütztes Cockpit



Rundum gesichert durch einen hohen Süllrand sitzen vier Segler stets bequem und sicher.

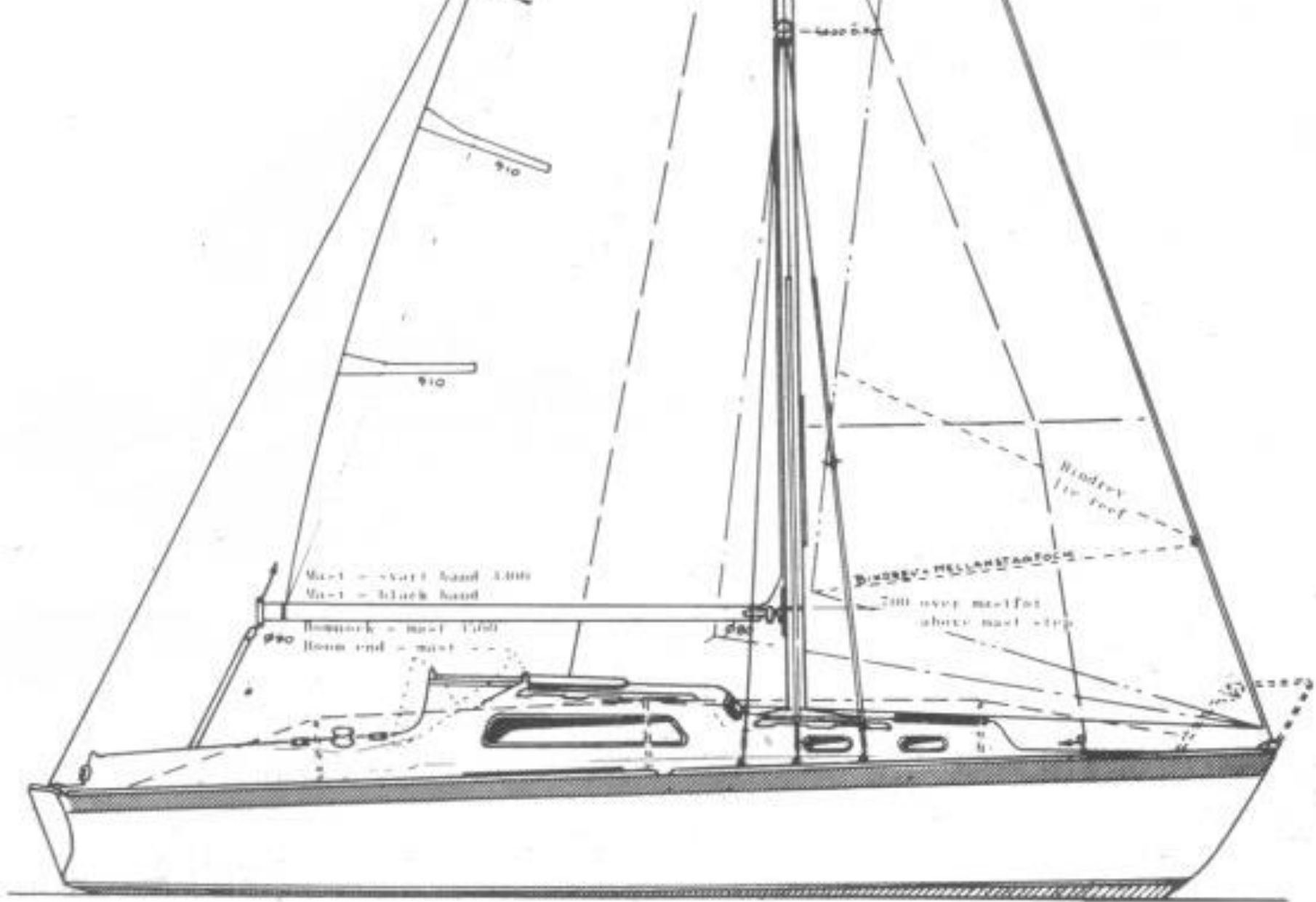
Der Großschot-Traveler ist hinter der Pinne angeordnet. So stört die Großschot nicht und ist immer gut erreichbar.

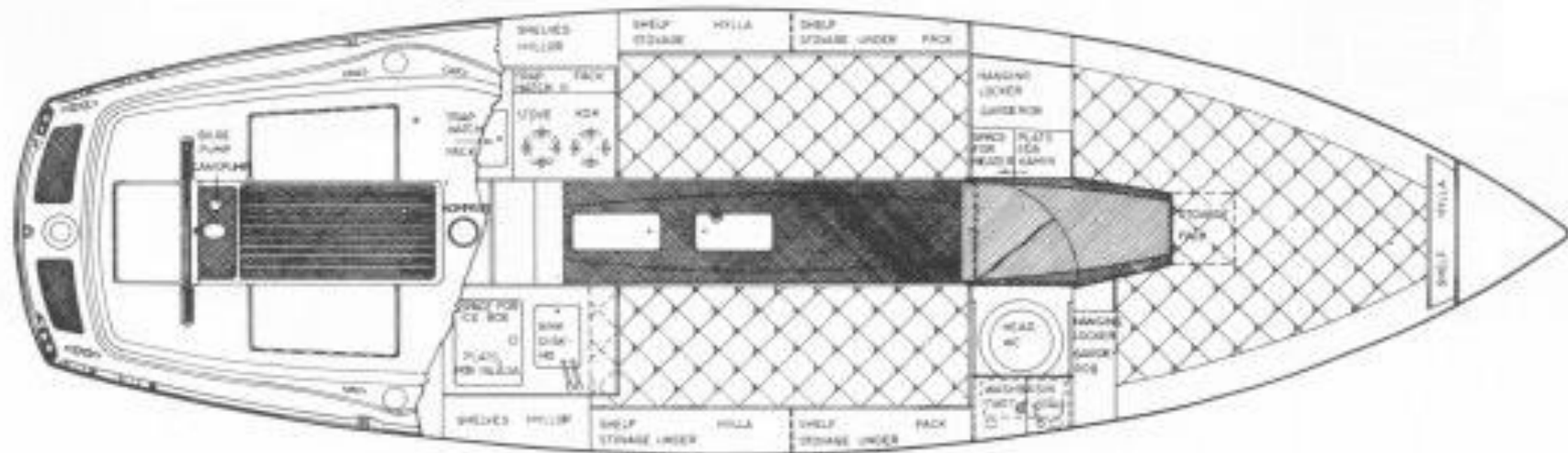
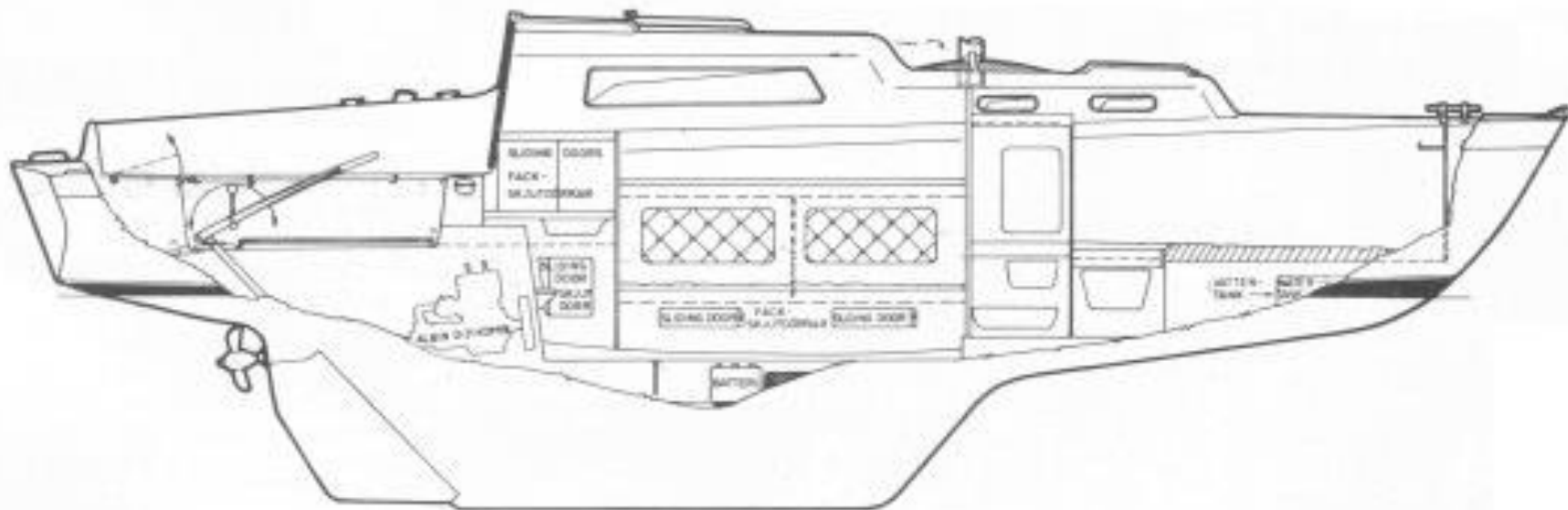


... und dann noch:

- **Problemlos:**
unkompliziert, einfaches Slup-Rigg topgetakelt,
für Einhandsegler bestens geeignet
- **Qualitativ hochwertig:**
außergewöhnliche Robustheit und Langlebigkeit
- **Preiswert:**
reduced to the max









Die Albin Vega in 3D







Die Daten

- Länge über Alles: 8,25 Meter (27 Fuß) (ohne Anbauteile wie Bugkorb, Heckreling, Badeplattform)
- Größte Breite: 2,46 Meter (damit straßentauglich, zugelassen sind max. 2,50 Meter Breite)
- Tiefgang: 1,17 Meter (stabiler Langkiel mit angehängtem Ruderblatt, 100% Skeg)
- Kielballast: 915 Kg (40 % der Verdrängung)
- Verdrängung: 2,3 Tonnen (= Displacement = Konstruktionsgewicht des segelfertigen Bootes)
- Transportgewicht: 2,6 Tonnen (incl. Rigg, Ausrüstung und Kraftstoff, selbst am Kran gewogen)
- Wasserlinienlänge: 7,20 Meter
- Rumpfgeschwindigkeit: 6,5 Knoten ($V_{max} = 2,43 \times \text{Wurzel aus Wasserlinienlänge}$)



klassische Linien
im Stil der 1960er Jahre





Das Rigg



SEGEL/SAIL	LENGTH ft / m	HEIGHT ft / m	AREA sq ft / m ²	DRY WT lb / kg	WINDYTA lb / kg	WINDYTA sq ft / m ²	WINDYTA Model
STANDARD GENOA	29.00	8.40	3,300	250	14.8	14.8	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
LIGHT GENOA LIGHT GENOA	30.00	9.10	4,400	170	22.0	22.0	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
STANDARD GENOA GENOA	33.00	10.00	4,400	280	19.7	19.7	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 1	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 2	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 3	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 4	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 5	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 6	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 7	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 8	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 9	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 10	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 11	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 12	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 13	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 14	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 15	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 16	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 17	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 18	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 19	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 20	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 21	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 22	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 23	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 24	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 25	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 26	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 27	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 28	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 29	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 30	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 31	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 32	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 33	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 34	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 35	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 36	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 37	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 38	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 39	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200
GENOA No. 40	33.00	9.90	3,700	250	15.5	15.5	Measured 300 Luff / Bottom 300 x 200

SEGELMÄSSIGHEIT I.O.R.

I = 9.9m I' = 3.0m P = 25.0m E = 5.30m
 RSE = 21.0m² RSM = 0.5m² RST = 0.2m²
 RST = 1.0m² RST = 1.0m² = 31.7 m² = 346 sq ft
 I = 30'0" I' = 10'0" P = 25'0" E = 10'0"

COPYRIGHT
 DENNIS KRAEMER/STANBARD
 SPAIN No. 4
 8000 HADSPARK
 20/11/1985

P. B. B. B.

TOPPING LIFT
 PERMANENT BACKSTAY
 RIGGING SCREW
 BRIDLE

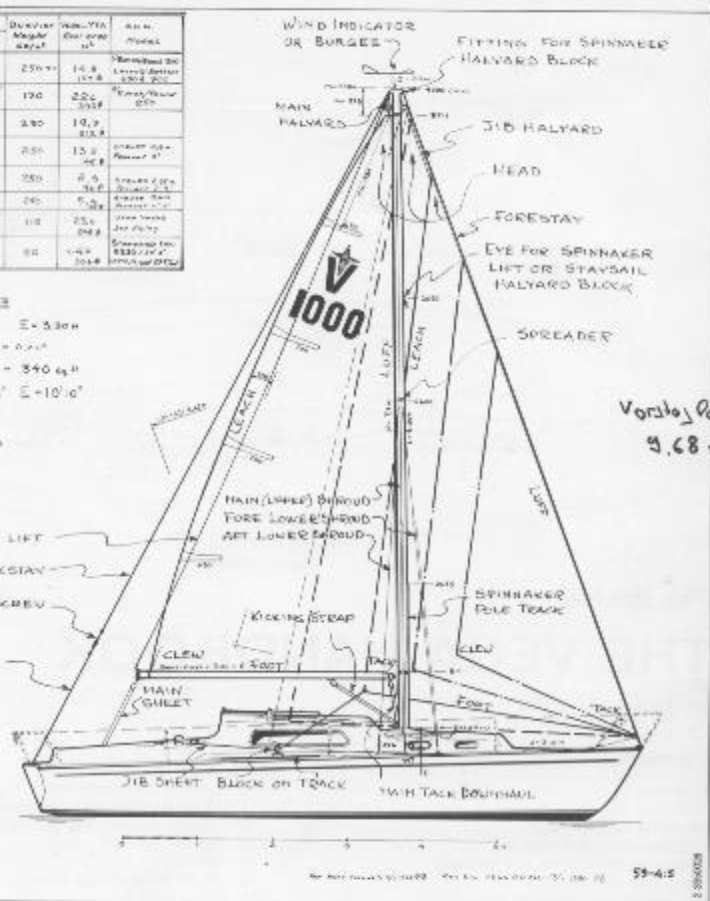


Fig. 2

Technical data

L o a	27' 1"	8.25 m
L w l	23'	7.00 m
B e a m	8' 1"	2.48 m
D r a f t	3' 10"	1.17 m
Displacement (measurement trim)	5070 lbs	2.3 tons
Ballast	2020 lbs	915 kgms
Auxiliary engine	ALBIN D-22 Combi or Volvo Penta MD6A Combi	
Measured Sail Area (I.O.R.)	341 sq ft	31.7 m ²
Main sail	159 sq ft	14.6 m ²
Light genoa jib	243 sq ft	22.6 m ²
Gen. purpose genoa jib	212 sq ft	19.7 m ²
Jib No 1	145 sq ft	13.5 m ²
Jib No 2	96 sq ft	8.9 m ²
Jib No 3	58 sq ft	5.4 m ²
Gen. purpose Spinnaker	506 sq ft	47 m ²



● **Segelflächen** Gesamt / Groß / Genua1 / Genua2 / Fock1 / Fock2 / Fock3 / Drifter / Spinacker
Qm 31,7 a.W. / 14,8 / 22,6 / 19,7 / 13,5 / 8,9 / 5,4 / 23,0 / 47,0

- Mastlänge: 9,34 Meter über Mastfuß
- Durchfahrtshöhe: 10,30 Meter über der Wasserlinie
- Stehhöhe in der Kabine 1,70 Meter
- Sitzhöhe im Vorschiff 1,40 Meter
- Frischwassertank 65 Liter
- Kraftstofftank 35 Liter
- Neupreis 1974 44.700,- DM frei Puttgarden incl. Mwst. und Zoll
- Neupreis 1979 50.000,- DM frei Puttgarden incl. Mwst. und Zoll



gerüstet für alle Winde



PHOTO YACHTSNET.CO.UK



Vorteile der Albin Vega

- außergewöhnliche Seetüchtigkeit und Stabilität für diese Bootsgröße
- Bis zu 2,5 cm Laminatstärken an allen wichtigen Bauteilen.
Heute ist oft nur ein Bruchteil davon Standard.
Die Albin Vega verdient daher das Prädikat „unkaputtbar“ und kennt keinerlei Osmoseprobleme.
- hervorragender Geradeauslauf für lange Strecken
- kompakte Bauart mit viel Lebens- und Stauraum für ein 27 Fuß-Schiff
- Unverwüstlichkeit, Einfachheit in Konstruktion und Ausrüstung
- Einhandtauglichkeit



spektakuläre Törns mit der Albin Vega

- Bewährt auf allen Ozeanen dieser Welt.
Törns wie „Norwegen - Südamerika - Antarktis“ mit der serienmäßigen „Berserk“
- sowie „Einhand nonstop Rund Nord- und Südamerika“ (Matt Rutherford 2011/2012) .
- **Die Albin Vega 27 ist damit das kleinste Schiff, das jemals die Nord-West-Passage von Grönland nach Alaska meisterte !!!**





Einhand rund um beide amerikanischen Kontinente ...

... das ist länger
als einmal um die Welt!
... und bedeutend schwieriger

**mehr als 27.000 Seemeilen
in 314 Tagen
Einhand und Nonstop**



[Link zum Video](#)

Matt Rutherford
hat das mit seiner
Albin Vega 27
2011 tatsächlich geschafft.



Ein weltweiter Erfolg

- Vor allem in Nordeuropa, USA, Kanada aber auch in Asien und Oceanien. Albin Vegas findet man genau so in Alaska wie in Tahiti und sogar am Ammersee (derzeit mindestens sieben davon).
- Fast alle 3450 gebauten Albin Vegas erfreuen sich noch bester Gesundheit.
- hohe Wertbeständigkeit
(nach fast 50 Jahren
kosten gepflegte Albin Vegas
immer noch 30% bis 50% des Neupreises)





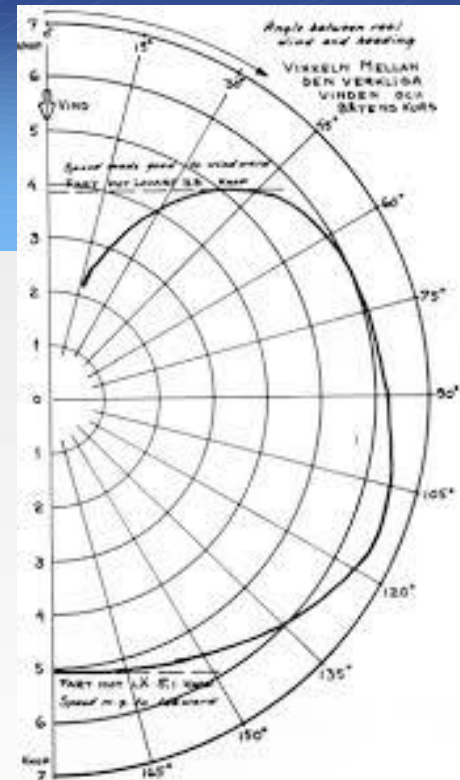
Aber es gibt natürlich auch Nachteile der Albin Vega

- Komplizierte und unzuverlässige Motor-Antriebs-Einheit mit verstellbaren Propellerflügeln. In beide Fahrtrichtungen dreht deshalb die Welle nach links. Daher funktioniert auch das schulmäßige Manöver „Drehen auf engstem Raum“ (mit Ruder hart steuerbord und Gashebel vor und zurück) nicht. **„Mittlerweile sind aber sehr viele Vegas mit „normalen“ Bootsmotoren mit Wendegetriebe ausgerüstet. Das genannte Problem hat sich damit minimiert“*** . *Anmerkung der Klassenvereinigung
- Da die Schiffsschraube auch noch ungünstig hinter dem Ruderblatt angeordnet ist, ergibt sich bei Achterausfahrt ein fast unbeherrschbarer Radeffekt mit dem Heck nach Backbord, der aber leider nicht durch einen Jeteffekt bei Vorausfahrt mit dem Bug nach Steuerbord zum Weiterdrehen unterstützt wird.



Wendigkeit und Sportlichkeit = ??

- Auch unter Segeln eher träge Wendigkeit und eingeschränkte Sportlichkeit, daher ist die Albin Vega nur bedingt regattatauglich.
- Die Yardstickzahl für Ausgleichsregatten = 114
(Rennziegen liegen deutlich unter 100, lahme Enten bei 130)





Weitere, bekannte Probleme der Albin Vega

- spröde, undichte Fensterdichtungen (besondere Pflege erforderlich)
- undichte Seeventile
(alte Schiebeventile austauschen gegen Kugelventile)
- ablösende Innenverkleidungen
(entfernen und neue Verkleidungen einbauen)
- Die Rumpf-Deck-Verbindung kann mit den Jahren aushärten und schrumpfen, was zu Undichtigkeiten führen kann
- *Thats ist? ... So what?*



Kaum bekannte Vorteile der Albin Vega

- hervorragende Durchlüftung des Schiffsinnenraumes durch den **selbstlüftenden Mastfuß** der automatisch Luft aus der Vorschiffskabine und dem Toilettenraum in den Mast saugt. Ein Kamineffekt, der besonders gut funktioniert, wenn die Sonne den Alu-Mast erwärmt. **Daher gibt es auf Albin Vegas keinen Rott oder Schimmel an Bord.**





- Die Einbauten sind aus Mahagoni
- allesamt sind miteinander verschraubt und nicht etwa geleimt, so dass sie jederzeit leicht aus- und wieder eingebaut werden können.
- Schön und praktisch!



Platz gibt's genug

Zwei Meter lange und sehr breite Kojen bieten ausreichend Platz, auch für Erwachsene.

Jede Menge geräumige und gut zugängliche Stauräume im Innenraum.

Zwei riesige Backskisten, die auch Klapppräder und andere, sperrige Ausrüstung locker aufnehmen können.

Die Sitzduchten in der Plicht sind lang und breit genug, um bequem darauf zu liegen.





Bilder sagen mehr als tausend Worte:





Das Heck





Die Kuchenbude





Die Pantry





ausgeräumt

- Wahnsinn, wie groß eine völlig leer geräumte Albin Vega innen ist.







Internationale Klassenvereinigungen



- durch die sehr aktiven, internationalen Klassenvereinigungen gibt es immer noch alle Ersatzteile und jedes Zubehör zu kaufen. Jährlich werden Sammelbestellungen für z.B. Segel, Sprayhoods, Kuchenbuden, Bugkörbe, Fenster mit Chrom-Rahmen usw. organisiert, die dann in entsprechend großer Stückzahl gefertigt werden und preiswert zu erwerben sind. Durch die Klassenvereinigungen erhält jeder Albin-Vega-Eigner stets Rat und Hilfe bei Problemen oder bei der Törnplanung. Immer wieder gibt es nationale und internationale Albin Vega Treffen.

Link: [Deutsche Albin-Vega-Klassenvereinigung](#)

- reger Informationsaustausch im Internet.



Das Fazit:

„Die Albin Vega 27 ist etwas ganz Besonderes“

- Die Albin Vega ist ein außergewöhnlich sicheres und bequemes Schiff für Langfahrtsegler, im Besonderen auch für Einhandsegler.
- Durch ihr großes Platzangebot ist sie aber auch für das Fahrtensegeln mit der ganzen Familie bestens geeignet.
- Die Albin Vega ist kein Regattaschiff – außer bei besonders frischem Wind ab 5 Beaufort. Wo andere einpacken zeigt sie ihre Stärken.
- Sie ist ein gutes Segelboot, aber ihr Motorantrieb ist problematisch. „“
- **Ihre Geschichte als 1. Großserienschiff der Bootsbaubranche gibt ihr eine herausragende Stellung im Segelsport.**



Anhang: weitere Albin-Vega-Links

- [Atlantikreise mit der FRIGGA](#)
- [viele Albin-Vega-Filme in Folge](#)