



Tiefes Cockpit, lange Überhänge: Die Ballad ist ein sicherer Kreuzer

Schweden-Klassiker

Obwohl das erste Schiff schon 1968 verkauft wurde, ist die Albin Ballad noch immer sehr beliebt

Manchmal können strikte Regeln Gutes bewahren helfen. Wie zum Beispiel die Klassenvorschriften der Albin Ballad. Nicht nur, dass sich dank dieser eine eingeschworene Gemeinschaft von Eignern gefunden hat (www.ballad.de), auch neue Werften konnten nach dem Konkurs der Albin-Marin 1982 gewonnen werden. So entstanden in Schweden rund 1500 Schiffe, später etwa 25 weitere in verschiedenen dänischen Betrieben.

Riss und Konzept der Ballad sind konservativ und solide. Das geschlossene Heck, der schräge Steven und ein Ruder mit Skeg versprechen gutmütige Segeleigenschaften selbst bei ruppigen Bedingungen. Dank des hohen Riggs (Segeltragezahl 4,8) und guter Trimmeinrichtungen schon in der Serienausstattung kann der Seekreuzer auch auf Regatten bestehen – hier macht sich bemerkbar, dass die Ballad eine Weiterentwicklung des erfolgreichen, ebenfalls von Rolf Magnusson gezeichneten Halbtonners „Joker“ ist. Unter Deck gibt es einen geschickt aufgeteilten Innenraum; einzig die mangelnde Abschottung zum Bad wurde beim YACHT-Test 1985 bemängelt. Die Ausbau- und Fertigungsqualität ist – zumindest bei dem vom dänischen Shipman-Service gefertigten Testschiff – sehr gut. Als Flautenschieber wurden verschiedene Volvo-Diesel eingesetzt, zuletzt der 18 PS starke 2002 S. Mit diesem Motor wechselte die Werft zudem auf einen Saildrive. Ein Tipp zur Altersbestimmung: Ältere „Balladen“ wurden überwiegend mit blauem Rumpf gefertigt (ab 1976 Sonderwunsch).

► TECHNISCHE DATEN

Werft	Albin Marin, diverse
Konstrukteur	Rolf Magnusson
Lüa (Rumpflänge)	9,14 m
LWL (Wasserlinienlänge)	6,90 m
Breite	2,96 m
Tiefgang	1,55 m
Gewicht	3,3 t
Ballast	1,55 t
Segelfläche am Wind	48,1 m ²
Motor	Volvo, zuletzt 18 PS
Grundpreis ab Werft (1985)	45 500 Euro
Gebrauchboot	ab 22 000 Euro