

# Overraskende rummelig



L23 er født med løjgang på det lille trin ved nedgangen, men især kap- og solosejlere har monteret en ekstra aftagelig løjgang.

Den lille kønne 34-årige klassiker L23 er i dag stadig en velsejlende og overraskende moderne brugt båd, der med sine beskedne salgspriser er et rigtigt godt bud på den unge families første båd, en overkommelig kapsejlsbåd og ikke mindst en fremragende båd til solosejlere i næsten alle aldre.

Det er en stiv og velafbalanceret båd, der bærer sin store genua helt op til 10 m/sek., og er meget nem at håndtere. Derfor er den velegnet til cruisingbåd for familier med små børn og ægtepar, som ikke stiller krav om den fulde komfortpakke. Med krydsfok vil de kunne sejle i al slags vejr.

L23 sejler bedst på kryds, når man ikke ligger og piner den sidste højde ud af båden, men lader sejlede trække fuldt ud. Det høje

**L23 er stadig en aktuel og charmerende båd til tur og kapsejls med overkommelige priser fra 30.000 kr. Den egner sig især som familiens første båd, og til unge kapsejlere og solosejlere.**

TEKST & FOTO HENRIK HANSEN



**Både for enhver:**

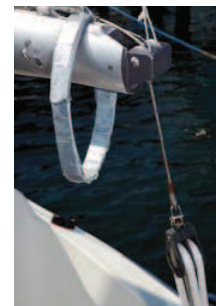
**L23**

Her sætter vi fokus på velsejlende og gode ældre både, der i dag fås til meget overkommelige priser, og stadig kan give masser af sejlglæde til nye som mere erfarne sejlere. Det er typisk både, der bare skal have en kærlig hånd for at være i fin form igen.





Der er overraskende meget plads i salonen for en 23 fods båd, og der kan sidde seks omkring bordet. Denne meget velholdte aptering er fra en af de sidste både fra Åges Bådebyggeri. Forkahytten er en "væg-til-væg" dobbeltkøje, der ofte benyttes til sejlkøje som på billedet.



Med løjgangen mere agter kan man hale storsejlet direkte fra bomnokken. Bøjen med gaffatape er til spillerstagen.



Dækket er smalt, og det bliver lettere at gå på dækket, hvis man fjerner søgelænderet. Husk altid at gå på dækket til luv.



Der er fin plads lige neden for trappen, der indgår som en del af pantryet. Stålvasken er under trinnet, og der er et stort stuverum vasken. Det er lugerne, der ligger på sofaen.



Der er næsten plads til to i salonens køjer, når man lige flytter ryghynderne. De fjernes med et snuhtag.



Der er gode stuverum i borde, og man kan f.eks. placere en transportabel køleboks til styrbord for pantryet.

storsejl skal generelt trimmes med løjgangen, således at bommen står nogenlunde midtskibs i mellemluft. Båden sejler også godt for spiler, men i frisk og hård vind skal man reagere hurtigt, når den viser tegn på at skære op, og slække på storskødet og ikke mindst kicking-strap'en i tide. Hvis båden får lov at skære lidt for meget op, kan man miste rogrebet.

På grund af forskibets slankhed med begrænset bæreevne skal man passe på med at placere for meget vægt i forkahytten, mens det relativt brede agterskib sagtens kan bære en påhængsmotor på hækken.

### Rummelig og praktisk

De fleste vil i dag nok rynke på næsen af en cruisingbåd på blot 23 fod, når 30 fod regnes for en lille båd, men L23 er ikke bare en velsjælnende båd, om læ er den overraskende rummelig og indrettet fornuftigt med praktisk erfaring.

Her er to gode store køjer i salonen og en

bred dobbeltkøje i forkahytten, der dog kun er 1,75 m lang. Desuden er salonbordet så stort, at man kan sidde seks personer om det. I dag er det sjældent at finde en båd med mere plads om bådens bord end der er køjepladser.

Man kan selvfølgelig glemme alt om ståhøjde i en 23 fods båd. Til gengæld sidder man mageligt om bordet på sofaerne, hvor ryghynderne med et snuhtag kan fjernes for natten. Så bliver sofaerne til to meget brede køjer, hvor der næsten kan sove to personer.

Båden har også et beskedent, men fuldt funktionelt pantry, hvor bordet i datidens trend er integreret med trappen. Her er et lille komfur med to blus og en lille håndvask. Her er også et opbevaringsrum til mad, der kan ombygges til køleboks, hvis det i tidens løb ikke allerede er gjort.

### Teak og solidt håndværk

Ingen små både vokser ind i himlen, og der er ét punkt hvor den moderne komfort svigter

i en beskeden båd fra halvferdserne. Der er intet toilet i L23. Her er man henvist til at gå i havn eller bruge en pøs – men så kan man til gengæld også få et gæstetoilet ganske billigt.

Apteringen er bygget solidt i teak med godt håndværk, og båden har en fin finergarnering i ruftaget.

Da alle L23'ere er fra 23 til 36 år kan apteringens standard variere ganske meget. Der er apteringer, hvor teakfineren ikke kan restaureres pænt, men vi har set et eksempel på, at en ejer har reddet et hærgnet træværk ved at male det hvidt. Det ser flot ud og gør den lille salon meget lysere og får den til at virke større.

### Pris som for 34 år siden

Det gængse prisniveau på 30 til 60.000 kr. afspejler selvfølgelig i høj grad bådens generelle stand, men også sejlenes alder og stand, for et nyt stel sejl koster let omkring 30.000 kr. Til sammenligning kostede en ny L23 48.000





kr., da den kom på markedet i 1977, men det var før firsernes inflation.

Det overraskende gode plads om læ skal selvfølgelig betales et sted, og her er dækket blevet ganske smalt, men vantene er trukket ind til ruffet, så det er alligevel rimelig nemt at gå på dækket. Båden er født med et søgelænder, der kan føles noget i vejen på en så lille båd, og mange har derfor afmonteret det.

Det har også kostet lidt på cockpittet, men da det er ført næsten i borde, føles det faktisk også overraskende rummeligt for båd-størrelsen. Indretningen er helt enkel, med to gennemgående kistebænke og rorpinden placeret ude på bådens smalle agterdæk. Man sidder godt på kistebænkene, med god støtte til ryggen fra de relativt høje cockpitkarme.

### Fire voksne under sejl

Båden er født med løjgangen placeret på et trin ved nedgangen, men de fleste kapsejlere og solosejlere har flyttet løjgangen bagud i

cockpittet, hvor nogle har sat den mellem kistebænkene og andre har placeret den højt mellem kistebænkene.

Så kan rorsmanden nemt trimme stor-skødet og skødevognen. En del har monteret løjgangen, så den hurtigt kan afmonteres i havn. Ved at flytte løjgangen kan man også skøde mere praktisk direkte på bomnokken.

Under sejlads kan der fornuftigt være op til fire voksne i cockpittet, mens man kan stuve sig flere sammen i havn.

De øvrige trimfunktioner er enkle med skødeskinne til fokken på ruffet. Den bruges i praksis dog kun i meget frisk vind. Genuaskinnen er trukket ind til ruffet og i praksis skødes genuaen så tæt på cockpittet, at man kan ændre trimmet på skødevognen, uden at skulle ud på dækket.

### Solgt på sit ry

Det var en ren prisbombe, da Åges Bådebyggeri i Bandholm diskret sendte L23 på markedet.

Den blev ikke markedsført, men der blev banket flittigt på fortøjningspælene i havnen. I løbet af ganske få måneder var der solgt 50 både, så det lille værft måtte flytte til større lokaler.

Sejlsportens Mini blev en gigantisk succes. Rygtet om den lille ny bredte sig hurtigt fra det sydsjællandske til det ganske land og båden satte dansk rekord i flest byggede både på kortest til.

Det gik stærkt i starten, men bådenes vokseværk i firserne, og et overvældende udbud af nye både fik efterspørgslen til at ebbe ud. På 10 år blev der dog bygget over 400 både, hvoraf omkring 350 blev bygget på Åges Bådebyggeri.

### L23 ramte plet

Det var den kendte båddesigner Lars Olsen, der som 20-årig tegnede L23 på opfordring af bådebygger Hans Åge Larsen.

”Målet var at skabe en lille velsejlende båd





Solosejlere kan nemt nå alle trimfunktioner. L23 har ikke indbygget motor. De fleste har dog påhængsmotor som her.

til den unge familie, som de kunne få råd til og som var let at sejle,” fortæller Lars Olsen.

”Samtidig var det også ambitionen at den skulle være konkurrencedygtig, så folk havde lyst til at sejle kapsejlad. Det var en tid med meget selvbyggeri, så en del både blev solgt til selvaptering. Derfor ser man forskellige varianter af indretningen. Vi ramte åbenbart præcis den helt rigtige timing, hvor folk havde lyst til at købe en lille båd som L23”.

I 1983 blev formene solgt til schweizeren Felix Buchle, der placerede produktionen af båden hos Peter Bjørn Olsens Bådebyggeri i Stubbekøbing. Her blev der bygget over 50 både frem til 1988. Heraf er mellem 15 og 20 solgt syd for grænsen, primært i Schweiz. I forvejen havde Hans Åge Larsen også solgt en del både sydpå.

Skrog- og dæksformene er siden blevet destrueret, men bådebygger Peter Bjørn Olsen har stadig formene til ror og køl.

Få år efter søsætningen af L23 kom de første af datidens ”flyvepap” som f.eks. X-79, der tiltrak de unge sejleres opmærksomhed.

### Klassen har stadig DS-DM

L23 blev hurtigt en attraktiv kapsejladsklasse, der toppede med 43 både i feltet på Sjælland

Rundt. I dag er L23 stadig en relativ aktiv kapsejladsklasse med eget DS-DM, der i år afholdes i Kragenæs.

Antallet af DH-målebrev er ganske vist næsten halveret de sidste 12 år, men der er et godt og hjælpsomt sammenhold mellem klassens kapsejlere.

Oftentimes bliver bådene kørt på trailer til stævnerne, som f.eks. til et årligt stævne på Silkeborgsøerne. En trailer koster ganske vist ca. 30.000 kr., men trailerejerne er generelt flinke til at låne trailerne ud, når de ikke selv skal af sted.

Fartmæssig er L-23 naturligvis begrænset af sin korte vandlinje, men kan alligevel ofte hænge på lidt større både og hamle op med den nyere Larsen 25.

### Typiske svaghedstegn

L23 har som alle ældre både nogle typiske svaghedstegn, der på en del både vil være udbedret i tidens løb. Vinduerne er f.eks. generelt utætte på de første ca. 200 både, inden båden fik vinduer med aluminiumsramme. Den støbte forluge og kistebænkene kan også have utætheder.

Rorbøsningerne kan også være slidte, men man kan for et beskedent beløb købe nye

gennem L23 Klubben og rorlejer må man betragte som sliddele.

Kølen er solidt monteret i en reset i bunden med glasfiber og kan være vanskelig at afmontere. Køl og bundkonstruktion er dog så gedigne, at det er sjældent, at der sker alvorlige skader ved f.eks. en grundstødning.

### L23

Længde/bredde.....	7,18/2,40	m
Længde, vandlinje.....	6,03	m
Dybgang.....	1,30	m
Deplacement/kølvægt.....	1540/650	kg
Storsejl/fok/genua/spiler.....	11/11/17,5/45	m <sup>2</sup>
Vægt/sejlareal.....	54,04	

Design: Lars Olsen, København.  
Værft: Åges Bådebyggeri, Maribo og  
Peter Bjørn Olsens Bådeværft, Stubbekøbing.

Konstruktionsår 1975	
Antal byggede både.....	404
Nypris i 1988.....	144.750
Brugtpriis 2011.....	30.-60.000
DH-sømiletid GPH.....	697,2
TCC.....	1,013
Både med DH-målebrev i 2011.....	43
Klasseorganisation: L23 Klubben, <a href="http://www.L23.dk">www.L23.dk</a> .	
En meget aktiv klub med ca. 200 medlemmer.	