

DEENSE ALLESKUNNER

LM, de motorzeiler die zeilt

Geen zeilers, maar ook geen motorbootvaarders. De LM-eigenaar is een watersporter in hart en nieren. Wat maakt deze Deense boot zo geliefd?

✂ Marinus van Sijdenborgh de Jong 📷 Eric van den Bandt



Twee bescheiden, doch zelfverzekerde motorzeilers liggen aan de steigers van jachthaven Naarderbos: een LM 27 zonder mast en een LM 28 mét. De gemiddelde LM-eigenaar vaart even makkelijk met én zonder mast. LM 27 *Femke* is van Jean in het Panhuis (64), die de communicatie doet voor de Vereniging van LM-eigenaren, kortweg de LM Club. “De mast gaat er aan de lopende band op en weer af. Laatst heb ik bijvoorbeeld de Veenroute gevaren, via Zwartsluis langs Meppel naar de Veenkoloniën. Dan ligt de mast gewoon op de haven in het rek.” Een kort mastje voor de navigatieverlichting staat op de plaats van de anders 8,5 meter lange mast. De Deense werf LM Glasfiber bouwde in ongeveer 14 jaar tijd maar liefst 1535 exemplaren van de 27. Een aantal dat de 28 (een model dat voortkomt uit de 27) nooit heeft gehaald, mede door de oliecrisis in de jaren 80. “Van mijn boot zijn er 331 te water gelaten,” zegt Coen van der Poel (60), eigenaar van LM 28 *Matabel*. De boot is eveneens een spitsgatter. Op het oog voldoet deze boot meer aan de omschrijving ‘zeilboot’ dan de wat grover gelijnde 27. Beide schippers wijzen op de meest fotogenieke kanten van hun trots en laten geen enkele kans onbenut om de ander luid lachend te wijzen op de minder aantrekkelijke kanten van diens boot. “Als je op de boot zit, zie je er weliswaar niets meer van. Toch is het altijd een compliment als zeilers even op de steiger blijven staan om jouw boot beter te bekijken.”

Buitenkuip

Met zijn vijven strijken we neer in de kuip van de LM 27 voor een kop koffie. Ondanks het spitse gat is de ruimte enorm. “De vorm heeft voordelen: de boot maakt geen klotsgeluiden en ik kan met een pikhaak waterplanten uit de schroef halen zonder het water in te moeten,” zegt Jean. De kuiptafel komt verticaal naar boven, klapt uit en landt op een pootje en biedt ruimte genoeg voor een diner voor zes. De helmstok op het achterdek zwaait dankzij de hoge kuiprand precies over de koffiekopjes

heen. Jean zet hem rechtop. “Tijdens het varen kan dat ook; dan stuur je gewoon binnen onder de overkapping.”

Onder de diepgelegen kuipvloer staat een DV24 van het Deense merk Bukh, dat ook vandaag de dag nog relatief eenvoudige en betrouwbare scheepsmotoren produceert. Doordat de motor onder de kuip zit, heb je binnen geen last van stank, warmte of herrie. Eén stapje naar beneden sta je onder de vaste buiskap annex stuurhut met stahoogte van maar liefst 2 meter, achter het stuurwiel, in de stoel. Als ware het een motorboot. “De grootschoot staat op het achterdek. Als je het luik boven je hoofd openklapt, kun je rechtop staan. Daar heb je daadwerkelijk 360 graden zicht,” laat Jean zien. In de stuurhut, aan bakboord, is de kombuis. “We koken hier met uitzicht.” De kuip vormt een soort aangebouwd terras. Waar het stuurhuis bij de 28 echt afgesloten kan worden, zijn bij de 27 alleen twee halfschotten geplaatst. “Het is echt een buitenboot,” zegt Jean. “Er zit een flinke kuptent bij, anders regent het bij slecht weer zo naar binnen.” Gelukkig hebben we vandaag aan een vest genoeg.

Tuinstoel op het achterdek

“Het achterdek is de plek waar we het meest zitten. Vaak zitten we daar, aan weerszijden van de helmstok, op een Comfort Seat te sturen. Sommigen zetten daar de verguisde klap- of tuinstoelen.” Neem je nog twee treden van onder de overkapping naar binnen, dan stap je langs een grote kast en de toiletruimte met uitschuifwasbak, de salon binnen. Dat klinkt groot, maar ondanks een stahoogte van 1,90 meter is de ruimte beperkt. “Met de rugleuning van de bank maak je aan stuur- en bakboord een klein tweepersoonsbed. Je zou ook voorin nog kunnen slapen,” vertelt Jean. “Maar met z’n tweetjes gebruiken we die ruimte als opslag.” Het houten interieur zit netjes in elkaar en ziet er voor z’n leeftijd nog uitstekend uit. Zoals bij meer boten van deze leeftijd (1978) zien we veel kampeerhandigheidjes die in een camper of caravan niet misstaan. Alle comfort zit erin, zij het wat compacter. →

LM CLUB

De ‘Vereniging van L.M.-eigenaren’ werd opgericht in 1982 door een dozijn LM-vaarders. Inmiddels zijn een stuk of honderd eigenaren lid van de vereniging. Door de aard van de boot blijven veel mensen lang trouw aan de club; als het zeilen vanwege fysieke belemmeringen niet meer lukt, gebruiken de eigenaren hun geliefde LM als motorboot. Voor de communicatie gebruikt de vereniging de digitale ontmoetingsplaats PLEK. Hierdoor bereikt de vereniging meer LM-vaarders dan vroeger, en is het ledenaantal gestegen. De PLEK-app is bovendien de verzamelplaats van informatie en documentatie over de boten. De vereniging organiseert laagdrempelige bijeenkomsten gedurende het jaar. Van ‘gewoon gezellig’ met koffie en klapstoelen op de steiger verhalen en ervaringen uitwisselen, tot het organiseren van workshops, onder andere op motorgebied. Hoewel de gemiddelde leeftijd van de leden best hoog ligt, melden zich ook regelmatig nog jonge gezinnen aan. **Lm-club.nl**



LM 27: slechts halfschotten sluiten het stuurhuis af.



De kuip is enorm: je kunt met z’n zessen dineren.



Links de oudere LM 27, nu zonder mast, rechts de nieuwere LM 28.



LM 27: beide banken klappen uit tot brede bedden.



Aan bakboord zijn toilet en uitschuifwastafel.



EIGENAAR

JEAN IN HET PANHUIS

Waarom deze boot?

“Het is de ideale combinatie van een borrelboot, een zeilboot en een motorboot. Je kunt overal naartoe, in binnen- en buitenland. Hij steekt door zijn lange kiel niet zo diep (0,95 m, red.) en heeft een kuiphoogte van slechts 2,30 meter. Dat is laag genoeg voor de meeste bruggen, die vaak 2,40 meter zijn. Van achteren is het net een open sloep. Je vaart warm en droog, zeker als je de dektent (deels) hebt opgezet. En de boot zeilt heel aardig, vooral vergeleken met andere motorzeilers. En er is meer dan voldoende bergruimte. Het is de meest veelzijdige boot die we tot nu toe hebben gehad, en er zijn al aardig wat de revue gepasseerd: naast een aantal open boten, zeilden we hiervoor in een Etap 20, een Kelt 850 – hetzelfde als een Feeling 29 IM en een Etap 21i.”

Moest er veel aan gebeuren?

“In de afgelopen negen jaar hebben we bijna alles vervangen: motor, verstaging, zeilen, navigatieapparatuur, tanks, bedrading, keuken, verwarming, schilderwerk. Verder is het dek verstevigd en hebben we een osmosebehandeling uitgevoerd. Er zitten honderden uren werk in, maar we zijn dol op de boot.”



→ Wat ook kenmerkend is voor polyester boten van deze leeftijd: de dikte van het laminaat. “Osmose kan-ie hebben. Het is een superstevige boot. Ooit moesten we op de Moezel uitwijken, waarna we met 4,5 knopen op een stenen strekdam liepen. De brede kielbalk had slechts een krasje, verder niets.”

Evolutie

Het tien jaar jongere ontwerp van de LM 28 is weliswaar getekend door een andere ontwerper, maar heeft ontegenzeggelijk dezelfde bloedgroep. “Alle functies van de LM 27 zijn gebleven, maar het is wat meer een zeilboot.” Gevolg: de stahoogte is overal net 10 centimeter minder. Het achterschip is weliswaar nog steeds spitsgat, maar is volumineuzer geworden, en het achterdek kleiner. Verder heeft dit model een vinkiel en een geprofileerd roer aan een scheg. De LM 27 heeft een grote driebladschroef eronder en een typisch motorbootroer: een vlakke plaat. We steken van wal en varen op de motor de haven uit.

Glashelder

“Ik ben geen fanatieke wedstrijdzeiler,” waarschuwt Coen ons vooraf. “De genua is wel vrij nieuw.” Goede zeilen zijn het halve werk, dus dat komt vast goed. Het kleine grootzeil laat zich eenvoudig hijsen. De grootschoot zit op een curryklem aan het eind van de giek, die niet voorbij de opbouw komt. “Die raak je dus nooit kwijt als je in de kuip bent.” De motor zwijgt en we rollen de genua uit. →

... comfortabel gezeten
op de kuipkussens, of uit
de wind binnen, schuiven
we over het meer

HISTORIE

VAN CARAVANS NAAR BOTEN

LM staat voor Lunderskov Møbelfabrik. De meubelfabriek werd opgericht in 1940, in het Deense plaatsje Lunderskov. Eigenaren Ejner Lorentzen en Aage Skouboe maakten er onder andere meubels voor in appartementen, maar bijvoorbeeld ook ziekenhuiskastjes, met een verticaal uittreksblad. In de jaren '50 pionierde de fabriek met glasvezel, wat leidde tot de fabricage van onder meer caravans en kampeerbodigheden. Rond dezelfde tijd werd de productie van windmolenbladen en allerlei scheepsbenodigheden gestart, van koelboxen voor op vissersschepen tot kleine speedboten en motorboten. In 1969 leidde dat tot de eerste LM-motorzeiler. Sinds dat jaar werden 21 verschillende modellen LM gebouwd, tot en met het vlaggenschip, de LM 32. In totaal bouwde LM 5178 boten en het bedrijf bestaat nog steeds als een van 's werelds grootste producenten van glasvezel windmolenbladen: LM Wind Power.

SPECIFICATIES

	LM 27 (Femke)	LM 28 (Mabel)
Introductiejaar	1972	1982
Aantal gebouwd	1535	331
Ontwerp	Palle Mortensen	Bent Juul Andersen
Lengte	8,35 m	8,53 m
Lengte waterlijn	7,10 m	7,49 m
Breedte	2,75 m	2,90 m
Diepgang	0,95 m	1,35 m
Waterverplaatsing	4 t	4 t
Ballastgewicht	1800 kg	1134 kg
Zeiloppervlak	30,01 m²	32,98 m²
Motor	Bukh DV24ME	Bukh DV20
Brandstoftank	121 l	140 l
Watertank	121 l	140 l

EIGENAAR

COEN VAN DER POEL

Waarom deze boot?

“Vroeger heb ik op Loosdrecht veel gezeild en gewindsurft. Als pensioneringsproject zocht ik weer een hobby. Dat werd een boot. Daar heb ik wel veel onderzoek voor gedaan. Wil ik een zeiljacht of motorjacht met alles erop en eraan? Klein of groot? Liefst wilde ik een combinatie van de twee, maar veel motorzeilers stellen in de praktijk teleur. Qua stabiliteit heb ik nog een tijdje een kits overwogen, met een *pilot house* erop, en een catamaran. En een Midget, dat was ook een tijdje een serieuze kandidaat. En toen viel mijn oog op een artikeltje over een LM. Ik zocht een ontspannen te zeilen, relatief onderhoudsarme boot die ik makkelijk in mijn eentje kan varen. Ik viel op de LM 28. Net wat moderner, nieuwer en groter dan de populaire 27. In 2022 kocht ik een exemplaar uit 1986 in Hellevoetsluis voor 24.500 euro. Met pijn in het hart deden ze afstand van de boot.”

Kwam je veel gebreken tegen?

“De mastvoet was ingewaterd; daar was het polyester vervangen. Verder is het een oude boot, dus overal zaten kleine lekkages. Ook ik heb de verstaging en de elektra laten vervangen. Voor vertrek heb ik de oude diesel eruit laten pompen en de tank gereinigd, zodat de motor niet verstopt zou raken.”

Wat maakt de LM bijzonder?

“Ik houd van hybride, zodat je verschillende kanten op kunt. Met de LM kun je heel goed motoren en zeilen. Mensen starten ermee als stabiele en toegankelijke gezinsboot. Later, als ze ouder worden, wordt het dan een motorboot met een kort mastje.”

Wat wil je nog veranderen?

“De wind heeft bij het manoeuvreren best wat vat op het stuurhuisje. Dankzij de boegschroef vallen de consequenties mee. Eigenlijk is de boot alleen achteruit niet zo lekker te sturen.”

Waar kun je nooit meer zonder?

“Het stuurhuis. Met het open dak steek je letterlijk met kop en schouders uit boven de opbouw. Je ziet voor en achter, met je ene hand aan het stuurwiel en de andere aan de gashendel. Dat stuurhuis is uniek en enorm slim bedacht.”





→ We sturen op naar aan de wind; in de gootsteen valt iets om. Gezeten aan de helmstok in de kuip valt direct op hoe helder het zicht naar voren is. Dat heb je met pvc ruiten in een buiskap nooit zo mooi scherp. Op de glazen ruit voor de stuurpositie binnen is gewoon een ruitenwisser gemonteerd. Het gevoel op de helmstok is uitstekend. “Je voelt wel wat weerstand omdat zowel stuurwiel als helmstok gekoppeld zijn,” zegt Coen. Het zeilt zeker niet langzaam, maar wel heel gemoedelijk.

Even snel als een (langzame) 40-voeter

Bij bescheiden wind loopt de LM 28 op het vlakke water van het Naardermeer al gauw 5 knopen en een beetje schuiven met het lijooog levert ook nog eens 0,3 knoop extra op. Da’s veel makkelijker en veel meer snelheid dan dat we hadden verwacht. Ter vergelijking: ook een (in standaarduitvoering vrijwel altijd ondertuigd) seriegebouwd zeiljacht van 40 voet haalt dit soort snelheden aan de wind. Vrijwel geluidloos, comfortabel gezeten op de kuipkussens, of uit de wind binnen, schuiven we over het meer. Coen heeft een afstandsbediening op zijn stuurautomaat gemonteerd. “Vaak zit ik dan hier op de stuurstoel en duw ik af en toe een paar keer op de knop om een beetje recht in de vaargeul te blijven.” Voorop hoef je niet te zijn, maar als het nodig is kun je uitstekend door het gangboord lopen. De reling is bovendien met 60 centimeter veel hoger dan gebruikelijk. Zo houd je je makkelijk vast.



LM 28: schuifluik in het dak voor zicht rondom.

Aan de wal voelt de scheiding in ruimtes soms een beetje vreemd aan. De salon, slaapruimte en toilet zijn beneden-deks, terwijl de kombuis, stuurhut en kuip – zeg: de zit-hoek – ‘aan dek’ zijn. Al varend valt alles op zijn plek: dan leef je in de kuip en het dekhuis, zelfs als je een kop koffie zet of een eitje bakt. Dit is een echte buitenboot. Als we na een uurtje zeilen het zeil strijken, start Coen de motor. Omdat de gashendel ook tweeledig is uitgevoerd, kan hij zowel in de kuip als in het stuurhuis manoeuvreren. “Heel handig. Met je hoofd uit het luik heb je zicht op heel de boot. Dankzij de boegschroef zet je ’m zo opzij tegen de kant.” Het beste van twee werelden. ←



LM 28: minder stahoogte, maar wel een afsluitbaar stuurhuis.



Ook hier klappen de banken uit tot bed.



De grote kuip is wat waterbestendiger.



De hut voorin is klein, maar heeft veel bergruimte.

