

YUNIKON

370.04



N20
G22 00H

GFX 42
SDC 90



MAXIMUM AUF MASS

Ein Boot exakt nach seinen Wünschen bauen lassen - wer hat von dieser reizvollen Option nicht schon geträumt? Aber nur wer ganz genau weiss, was er will, wird dann auch glücklich mit dem Resultat sein. Im Falle der "Yunikon" ging die Rechnung auf.

Machen Sie doch ganz einfach die Probe aufs Exempel: schreiben Sie alle Anforderungen auf, über die Ihr Taumboot verfügen sollte. Und jetzt bitten Sie Ihren Mitsegler, ebenfalls eine Liste zu erstellen. Wenn Sie jetzt sämtliche Punkte in einer einzigen Wunschliste vereinen, werden Sie das Dilemma rasch erkennen. Ein Schiff, das so vieles können sollte, kann am Schluss nur ganz wenig ganz gut. Da hilft es, wenn man vorher schon verschiedene Boostypen gesegelt hat. Bei Ralph und Edith Nater war das zum Glück der Fall. Das Paar hatte bereits Erfahrungen mit unterschiedlichen Typologien gesammelt, von der Esse 850 über einen A-Cat bis zur Regattayacht. Als sie bei ihrer in

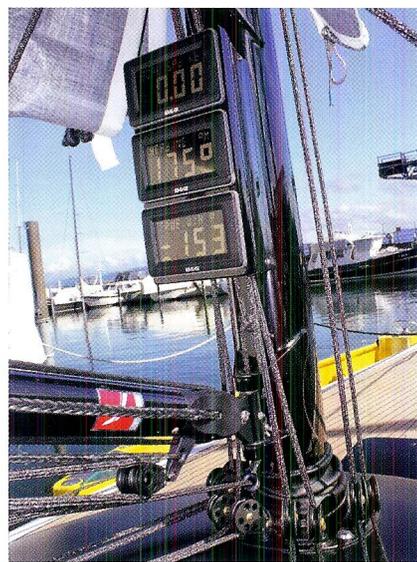
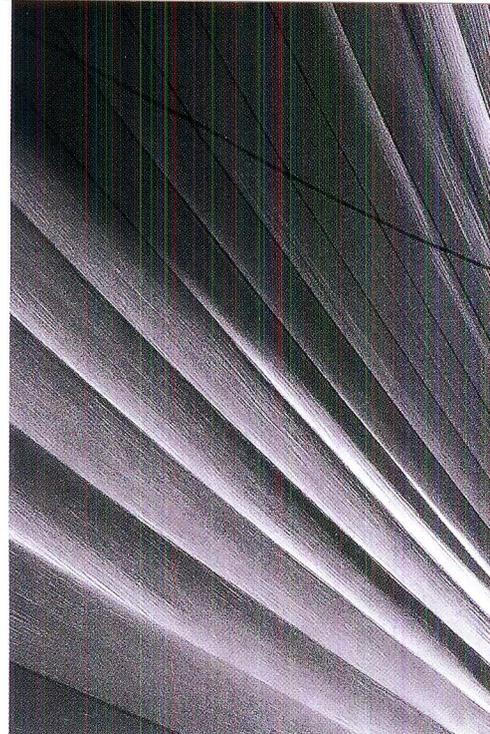
die Jahre gekommenen Luffe 44 den Kiel sanieren mussten, lernten sie Yachtdesignerin Juliane Hempel kennen. So ganz nebenbei beauftragten sie Konstrukteurin Hempel, sich auch einmal Gedanken über eine eigene Nater-Yacht zu machen. Die Liste der Viel- und Gernsegler Nater sprach von einer Wally-ähnlichen Yacht, die als Daysailer und Regattayacht nicht nur eine gute Figur, sondern auch gute Platzierungen möglich machen sollte. Weitere Vorgaben diktierte der Bodensee als bevorzugtes Revier: viel Segelfläche für die oft schwachwindigen Verhältnisse und einen Hubkiel, damit man auch bei Niedrigwasser noch in die Häfen des Schwäbischen Meeres kommt. Schlafmöglichkeiten fürs Wochenende, Pinnensteuerung, Bugspriet und Einbaudiesel standen

weiter auf der Liste. Genauso exakt wussten die Naters auch, auf was alles verzichtet werden konnte. Schnickschack, WC und Kombüse. "Auf allen unseren Yachten haben wir nie gekocht," lacht Ralph Nater, "also warum für etwas Geld und Gewicht investieren, wenn man es sowieso nie braucht?" Einzig ein Kühlschrank für das eigene "Yunikon"-Bier stand auf der Bestellung. Ralph und Edith Nater träumten von einem multifunktionalen, schönen Segelboot, der Name dafür war rasch gefunden. Im Japanischen steht "Yunikon" für Einhorn. Das passt zum markanten Carbon-Bugspriet und zur Sushi-Begeisterung der stolzen Eigner. Als Designerin Hempel ihre Entwürfe präsentierte, war die Begeisterung entflammt. Genau so hatte man sich das neue Schiff vorgestellt!

Negativer, aggressiver Steven, langgestrecktes und aufgeräumtes Cockpit, das problemlos zur Liegewiese umfunktioniert werden kann. Und wer sollte den Traum jetzt bauen? Nach einer Ausschreibung fiel die Wahl auf die Heinrich Werft in Kreuzlingen. Erstens hatte die Werft bereits durch verschiedene Projekte bewiesen, dass sie ihr Handwerk versteht und dass sie auch ausgefallene und anspruchsvolle Wünsche umsetzen kann. Zweitens stimmten die Konditionen und drittens lag sie nahe am Wohnort der Auftraggeber, die den Bau gerne mitverfolgen wollten.

Der Traum segelt.

Anderthalb Jahre später dürfen wir an Bord der "Yunikon". Aus der Holzschale, die wir beim Werftbesuch gesehen haben, ist ein stolzer Schwan geworden. Ganz in Weiss und Schwarz gehalten, zieht das Traumschiff alle Blicke auf sich. Die schwarzen 3Di-Tücher von North Sails gehen hoch, kurzer Trimm am allesamt schwarzen laufenden Gut und schon beginnt die Anzeige an den Mastinstrumenten von B&G zu klettern. Edel ist nicht nur der Look, sondern auch die gesamte Verarbeitung bis hin zu den Beschlagen von Antal, die ebenfalls zum Farbkonzept passen. Auch das Carbonrigg von Hall Spars macht keine Ausnahme, Farbe und Funktion leisten ihren Anteil am perfek-



Bereits einen Monat nach der Planpräsentation startet der Bau der he-12. Lange, 22 Millimeter dicke Zederholzleisten werden Schicht um Schicht über einem Mallegerüst aufgebaut und mit Epoxy verleimt. Die Malle-Elemente wurden auf der werfteigenen CNS-Fräse direkt ab den Konstruktionszeichnungen von Juliane Hempel realisiert. Am Schluss der Rumpfkonstruktion werden die Mallen entfernt und die Schale noch mit Glasfasernlagen und Epoxy innen und aussen im Vakuum-Infusions-Verfahren überlaminiert. Mit diesem aufwändigen Leistenbau-Verfahren erreichten die Holzbauspezialisten der Heinrich Werft eine hochsteife Konstruktion, die ohne viele Spanten auskommt.

ten Gesamteindruck. Der 18 Meter Mast bringt gerade mal 48 Kilo auf die Waage. Auch die Details wurden gepflegt: dank Esthec konnte der Schiffsnamen problemlos im Cockpitbelag eingelassen werden. Die Badeleiter (natürlich in Schwarz und ursprünglich für Tauchboote konzipiert) verschwindet nach Gebrauch ganz clever im Schiffsrumpf. LED-Leisten sorgen unter Deck für stimmungsvolle Helligkeit, im Cockpit sorgen Courtesy-Lights für coole Lichteffekte.

Die "Yunikon" zu segeln macht Spass. Auch wenn wir gerne etwas mehr Wind hätten, denn die Pinne lässt Feinarbeit zu. Die Fock geht weg und wird durch den Code Zero ersetzt. Wir kitzeln noch die letzten Knoten Speed aus dem lauen Lüftchen und üben uns im Schwachwind-Segeln. "Vielleicht hätte

YUNIKON HE-12

Facts

Länge	11.78 Meter
Länge Wasserlinie	10.95 Meter
Breite	3.14 Meter
Tiefgang (Hubkiel)	2.60 – 1.80 Meter
Gewicht	3.91 Tonnen
Ballast/-anteil	1.6 Tonnen/41 %
Gross	55.3 Quadratmeter
Rollgenau (106%)	36.0 Quadratmeter
Designer	Juliane Hempel

BOOTSWERFT HEINRICH AG

Kreuzlingen

www.heinrichwerft.ch

Blog über die Entstehung der Yunikon:

yunikon-sui001.blogspot.ch



20JCOX6W80
00:00:02:05

3R5C-U 72HZ
H4.25MHZ 180MM

NTHI UNKNOWN/U

62DB J1/ 0/2/9

EXONLINE
HR= 70 BPM





der Mast doch höher sein sollen,” sinniert Ralph Nater, der jedoch rundum zufrieden ist mit seinem Einhorn. Zweistellige Speed-Anzeigen auf dem Log sind keine Seltenheit, noch fehlt jedoch der direkte Vergleich mit der Konkurrenz. “Wir können ziemlich hoch am Wind segeln, 70 Grad liegen locker

drin – doch wir wissen noch nicht, ob wir dabei auch die ideale Option fahren und schnell genug sind,” fasst Ralph Nater sein Dilemma zusammen. Durch das stark ausgestellte Gross kommen die doppelten Achterstags zum Einsatz. Deren Feinverstellung wird über das Magic

Wheel unter Deck geregelt. Diese Eigenentwicklung der Heinrich Werft ist ein Musterbeispiel für funktionelle Handwerkskunst, die erst noch gut aussieht – obwohl eigentlich nie im Blickfeld. Gut gelöst auch der Zugang zum Motor durch eine Luke direkt vor dem Niedergang. Unter dem Cockpitboden arbeitet ein Volvo Penta mit Saildrive. Noch eine Eigenheit der Yunikon: sie hat keine klassische Bilge im Salonteil. Unter dem langgezogenen, mattschwarzen Kajüt-aufbau (das ganze Bauteil aus Carbon wiegt gerade einmal 22 Kilo) gibt es Platz für vier Schlafmöglichkeiten. Im Mittelpunkt steht der knallrote Kasten für den Hubkiel. “Was man nicht verstecken kann, soll man speziell hervorheben,” erklärt Eigner Nater die bunte Ausnahme der schwarz-weißen Farbregel. Bei der Heinrich Werft kannte man sich auch mit Hubkiel-Lösungen bestens aus. In diesem speziellen Entwicklungsfall tat man sich mit den Aluminium-Profis von Rat & Tat aus Tübingen zusammen. Als Gegengewicht der stattlichen Segelfläche dient ein T-förmiger Hubkiel mit 1’200-Kilo-Bleibombe, der den Tiefgang der “Yunikon” von 2.60 auf 1.80 Meter reduziert – auf Knopfdruck.



Eine zweite Yunikon?

Ralph Nater hat sich die Rechte an den Plänen gesichert, gegen eine Lizenzentschädigung für Designerin Hempel könnte er also theoretisch die he-12 multiplizieren. Doch eine Serie interessiert ihn nicht, die Faszination des ersten Massanzug-Bootes wirkt noch nach: "Es war aufregend und spannend, die Entwicklung und den Bau einer ganz neuen Yacht mitzubestimmen. Oft konnten wir auch kurzfristig noch Änderungen nach unserem Geschmack vornehmen," fasst Ralph Nater seine Erfahrungen zusammen. Entscheidend sei das gute Zusammenspiel aller Projektpartner gewesen. Insbesondere das Zusammenwirken zwischen der Bootswerft Heinrich und Juliane Hempel habe bestens funktioniert. So habe Letztere die Detail-Konstruktion des Bootes laufend der top-modernen Infrastruktur der Werft angepasst, um so das Optimum aus den zur Verfügung stehenden High-Tech-Fertigungsmöglichkeiten rauszuholen. Das Resultat ist ein Maximum an uneingeschränktem Segelspass, der die Yunikon garantiert. Mehr Fun mit einem einzigen Boot geht nicht!