



HE 12

Konsequentes Konzept

Zunächst wollte der Eigner der „Yunikon“ nur seine Luffe optimieren lassen, als er Kontakt zur Radolfzeller Konstrukteurin Juliane Hempel aufnahm. Herausgekommen ist ein komplett neues Boot. Ein moderner Daysailer nach speziellen Wünschen des Eigners mit außerordentlichem Leistungspotenzial und auffälliger Optik.

Von Michael Häßler



Die „Yunikon“ ist ein Einzelbau und soll auch kein zweites Mal gebaut werden, erklärt Peter Minder, Eigentümer der Heinrich-Werft in Kreuzlingen. Deshalb wurde der Rumpf als konventioneller Leistenbau über Mallen hergestellt. „Ich kann bei einem Einzelbau keine 200.000 Franken in einem vakuumdichten Block versenken“, erklärt Minder.

Zunächst wurden auf der hauseigenen CNC-Fräse relativ dicht stehende Mallspanten hergestellt, die mit Zedernleisten beplankt wurden. Von außen und von innen wurde die Schale unter Vakuum mit Glas überlaminiert. Steven, Spanten und andere Verbände wurden lamelliert und wie das Kielschwein gleich ins

Mallengerüst eingearbeitet. Stringer und der Unterbau für die Plicht wurden aus Sperrholzplatten gefertigt. Die Decksbalken, Schlinge und andere Teile wurden aus Fichte verleimt. Doch ganz ohne Hightech geht es bei den Kreuzlinger Bootsbauern nicht ab. Manche tragenden Verbände wurden außerhalb der Schale in einer verlorenen Form aus Kohlefasern hergestellt und nachträglich eingeklebt, wie Minder erklärt. Besonders stolz ist er auf den Aufbau. Dieser wurde, inklusive der tragenden Struktur für Kielkasten und Mast ohne nachträgliche Klebenähte oder Hohlkehlen in einem Stück über einem Positiv-Kern laminiert. Das gesamte Bauteil aus Carbongelegen und



Maße:

Lüa 11,78 m

Breite 3,14 m

Tiefgang 1,80 m / 2,60 m

Gewicht:

ca. 3450 kg

Segelfläche:

91,3 qm

Schaum wiegt gerade einmal 36 Kilogramm. Deck und Cockpitboden sind aus Sperrholz gefertigt und mit Esthec belegt, einem speziellen Kunststoffbelag, für dessen Vertrieb die Heinrich-Werft exklusiver Ansprechpartner ist.

Der Kielkasten ist eine Edelstahl-Konstruktion und besteht im Wesentlichen aus zwei senkrechten U-Profilen, in denen die Kielflosse geführt wird. Diese sind durch eine relativ aufwendig gestaltete Traverse miteinander verbunden, an welcher die Hydraulik angreift. Die seitlichen Wände des Kielkastens sind zu Inspektions- und Wartungszwecken abnehmbar. Der Zylinder selbst ist in der Kielflosse untergebracht und nur die Kolbenstange ist zu sehen. Das Carbon-Rigg kommt von Hall Spars in Holland und die laminierten Segel stammen von North Sails. Praktisch alle Beschläge kommen vom italienischen Hersteller Antal, die nicht nur durch Qualität überzeugen, sondern vor allem auch ins optische Konzept des Bootes passen, das bei dem Projekt von vornherein eine große Rolle gespielt hat. Daher sind nicht nur alle Leinen schwarz, sondern auch der Aufbau, was während des Baus längere Diskussionen ausgelöst habe, wie Werftchef Minder erzählt. Einziger Farbklecks ist der rote Kielkasten unter Deck. Der Rest ist, bis auf das Deck, hellgrau und schwarz gehalten.

Ein Gewicht von knapp 3,5 Tonnen unter einem über 18 Meter langen Mast und einer Segelflä-

che von über 90 Quadratmetern könnte schon fast als „obszön“ bezeichnet werden, zumal die „Yunikon“ kein reinrassiges Regattaboot sein soll, sondern einfach nur „ein sportliches Boot, auf dem man auch mal eine Regatta segeln kann“ und auch mal mit der Crew darauf übernachtet. Ansonsten soll das Boot dem Eigentümerpaar einfach für sportliche Freizeitaktivitäten dienen.

Zu der beeindruckenden Am-Wind-Garderobe kommt ein ebenso beeindruckender Gennaker mit 158 Quadratmetern und ein Code Zero mit 50 Quadratmetern. Der T-Kiel geht auf 2,60 Meter Tiefe und kann mit der Hydraulik auf 1,80 Meter angehoben werden. Es gibt also kein Argument dafür, warum die „Yunikon“ nicht „wie der Teufel“ segeln sollte.

Das Einzige, was schiefgehen kann, ist fehlender Wind, und genau hier bestätigte sich Murphy's Gesetz an unserem Segeltag. Vor Romanshorn regte sich kein Lüftchen und nicht einmal „unser Segelflächenmonster“ kam vom Fleck, weshalb die Bilder unter Segeln freundlicherweise von der Werft zur Verfügung gestellt wurden.

Das Einzige, was unter Segeln tatsächlich auffiel, war die Bestätigung der bekannten Charakteristik von Booten mit extrem gestreckten Anhängen, die eine gewisse Anströmung an Kiel und Ruder brauchen, um gut manövrierbar zu sein. Aber das ist ein anderes Thema.



Hier läuft alles zusammen: Die Großschot ist nach dem deutschen System geschoren und läuft in einem Kanal unter Deck nach achtern zur Winsch. Fallen und Strecker enden in Klemmen auf dem Aufbau.

Reden wir also über das Boot und nicht über seine Segelleistungen, von denen erwartet werden kann, dass sie über alle Zweifel erhaben sind. Ohne Wind können diese aber nicht näher beschrieben werden.



UNTER DECK

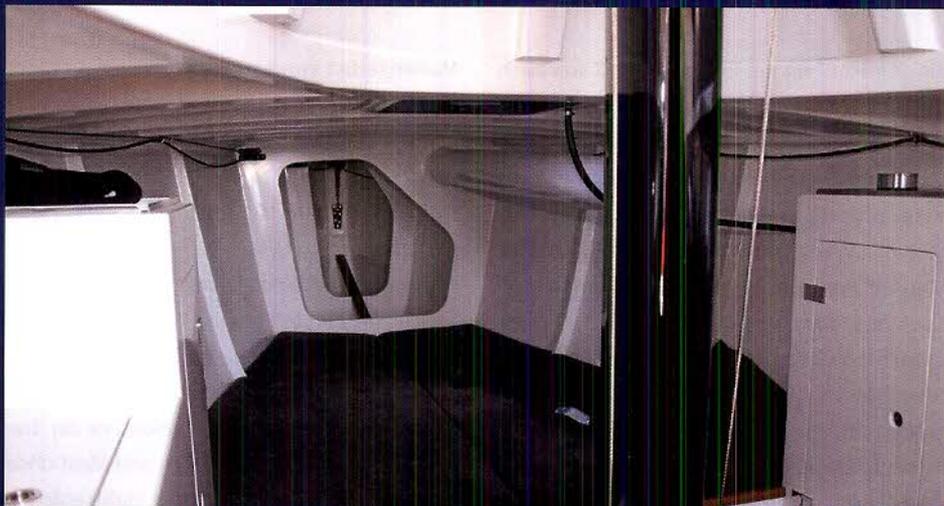
„Form folgt Funktion“ könnte man sagen. Die Technik ist Teil des optischen Konzepts unter Deck. Nichts wurde verkleidet. Die Püttinge sind ebenso sichtbar wie die Leinen für den Gennakerbaum, die Lenzschläuche oder die Hydraulik-Leitungen. Sämtliche Verbände sind offen zu sehen und alles ist, bis auf den dominanten roten Kielkasten und den schwarzen Boden, weiß lackiert.

Auf der Vorschiffskoje kann man auch mal zu zweit übernachten. Zwei Einzelkojen befinden sich im „Salon“, die für erwachsene Personen groß genug sind. Hundekoje gibt es keine. Unter dem Cockpitboden ist die Technik und Stauraum untergebracht.

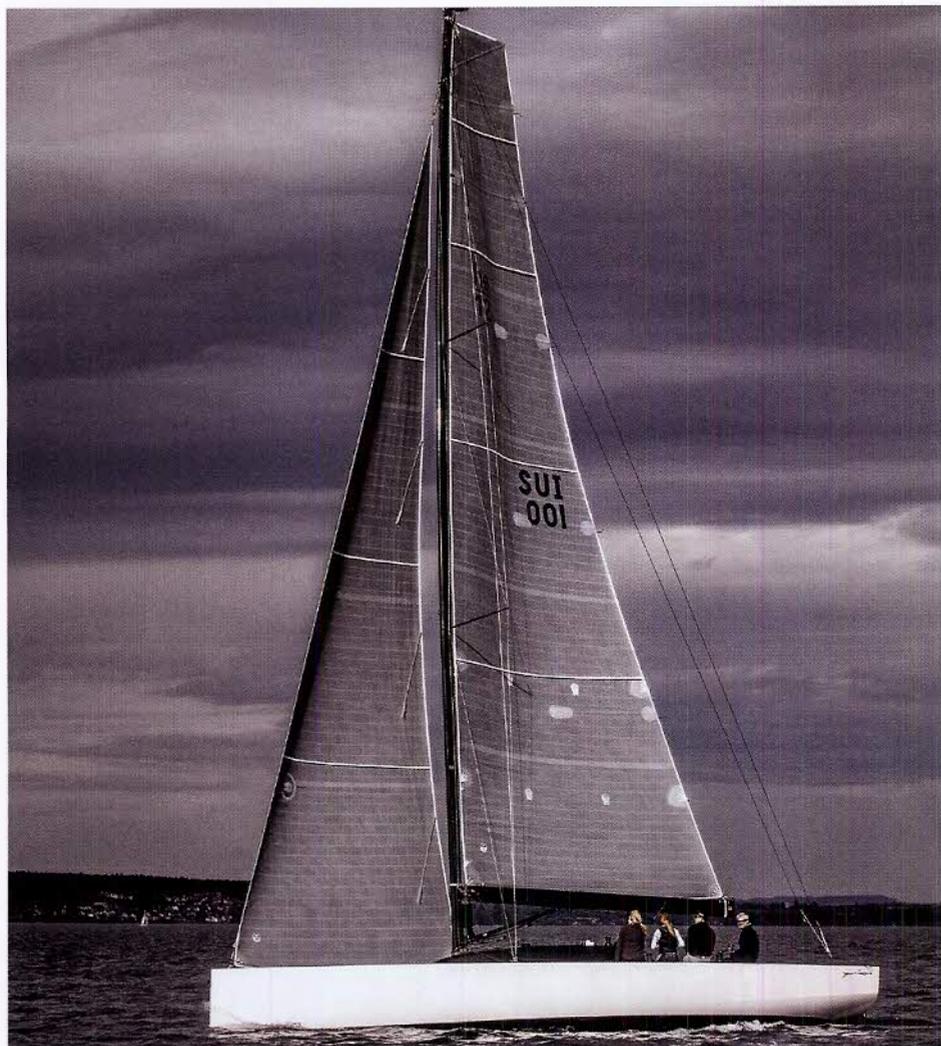
Auf jeder Seite befinden sich zwei Schränke, in denen man etwas Ausrüstung unterbringen kann, ansonsten lebt man auf Regatten oder beim Wochenendtörn halt aus der Tasche. Zu viel Ausrüstung bringt ohnehin nur Gewicht.

Der Fokus liegt auf sportlichem Segeln, weshalb das Boot weder über Pantry noch über Nasszelle verfügt.

Unter dem Cockpitboden kann man Dinge wie Fender, Festmacher, Rettungsring oder eine Pütz verstauen.



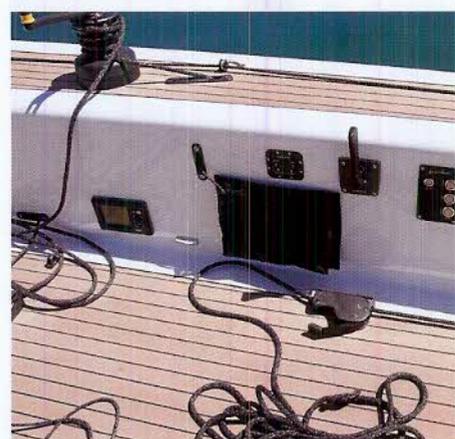
Der Weg in die Vorschiffskoje führt an Kielkasten und Mast vorbei. Sie ist von zwei Personen nutzbar. Der Gennakerbaum steckt in einem geschlossenen und entwässerten Rohr, sodass kein Wasser ins Bootsinnere tropft.



Opulentes Rigg: Über 90 Quadratmeter flexibel trimmbare Am-Wind-Segelfläche treiben das rund 3,5 Tonnen schwere Boot an.



Aufwendige Sache: Die Heckleiter verschwindet mit eingeklappten Stufen im Spiegel.



Die Bedienelemente für Motor, Autopilot und Hubkiel liegen im Griffbereich des Rudergängers.



Sicher nicht das, was sich „Lieschen Müller“ unter „Luxusyacht“ vorstellen dürfte. Vier Kojen, zwei Schränke, keine Fenster. Dafür viel sichtbare Technik und der Kielkasten steht mitten in der „Bude“.



Unter der achteren Klappe kann eine Spüle oder ein Kocher untergebracht werden.



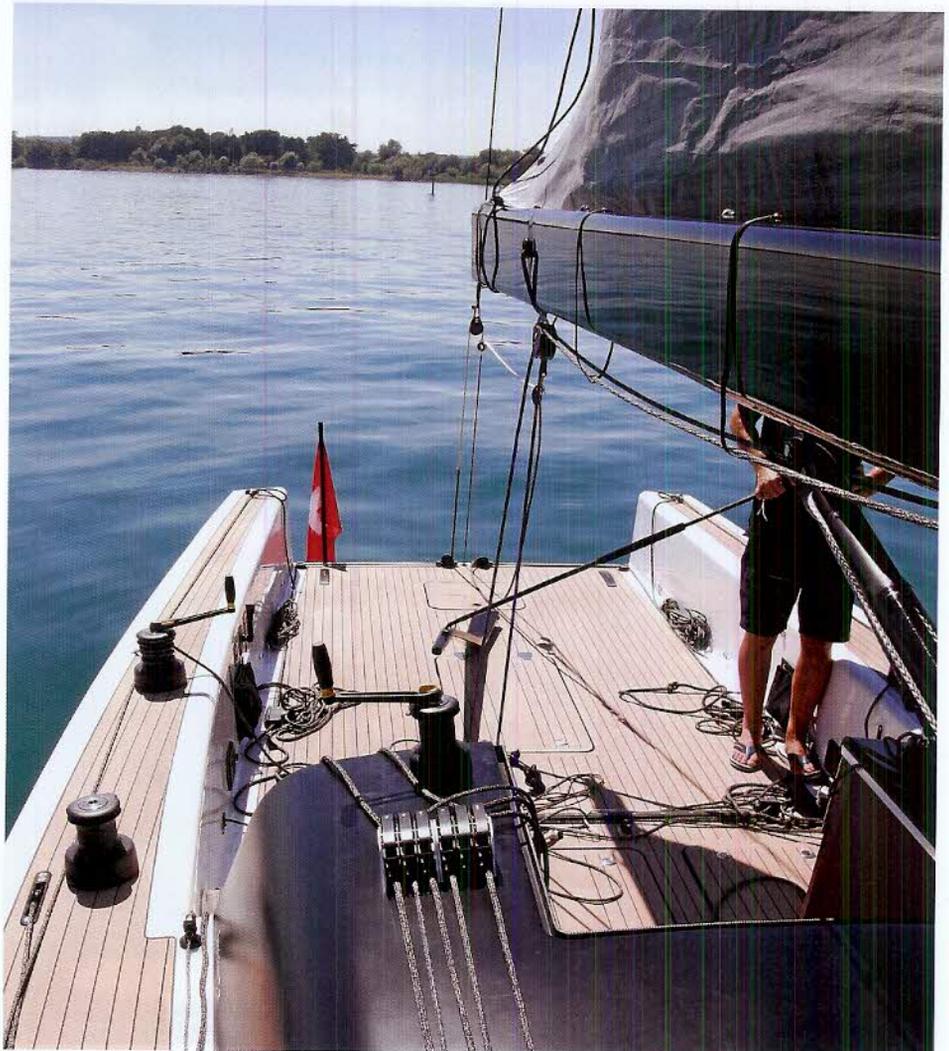
Der Aufbau nimmt die Kräfte von Ballast und Mast auf und leitet sie in Schlinge und Decksbalken weiter.



Leicht und hochfest: Chromstahlschäkel oder schwere Schnappschäkel sind Vergangenheit.



Modernes Material und traditionelles Taklerhandwerk. Hightech wie in der Regattaszene.



Aus optischen Gründen so gewollt, aber von der Handhabung her sicher nicht ganz ideal. Auch die Leinen folgen der farblichen Designline.

TECHNIK

Das Rigg besteht komplett aus Carbon und kommt von Hall Spars. Das steife Mastprofil ist unverjüngt, was bei dem ausgestellten Großsegel auch sinnvoll ist, weil ein solches Segel nicht über die Mastkurve, sondern über den Twist abgepowert wird.

Der Mast wird von zwei stark gefeiltten Salingpaaren mit unterbrochenen Wanten verstagt. Ein doppeltes Achterstag besorgt den Trimmzug nach achtern, muss allerdings wie Backstagen während der Manöver bedient werden, was für routinierte Segler aber kein Problem darstellen sollte.

Das Vorstag greift auf etwa 90 Prozent der Mastlänge an, wodurch der Achterstagzug noch eine deutliche Wirkung auf dessen Spannung haben dürfte.

Das Vorsegel überlappt nur gering und wird von senkrechten Latten in der Achterliekspartie gestützt, die sich problemlos einrollen lassen.

Das Großsegel besitzt ein großzügig dimensioniertes Squarehead, was einerseits für hohe Segelleistungen sorgt und andererseits den Trimm relativ einfach macht. Wenn der Druck zu groß wird, lässt man den Baum etwas steigen und das Segel stellt sich im oberen Bereich, dort wo die Hebelwirkung am größten ist, quasi „in den Wind“. Durch Verlagerung des Vorsegel-Holepunkts nach achtern und Twist in der Fock kann diese Trimm-Bandbreite zusätzlich vergrößert werden, womit das Boot auch bei mehr Wind trotz der opulenten Segelfläche gut beherrschbar sein dürfte. Der Punkt, an dem der Druck zu viel wird und gerefft werden muss, liegt dadurch relativ weit oben.

Der Rumpf besitzt Kimmkanten, sogenannte „Chines“, was den Auftriebsschwerpunkt bei Krängung zusätzlich nach Lee verlagert, so wie das bei einem Knickspanter auch der Fall wäre. Dieses Konstruktionsprinzip „lügt“ der

mechanischen Physik ein breiteres Boot vor, ohne dessen Nachteile wie höheres Gewicht oder zusätzlichen Widerstand in Kauf nehmen zu müssen. Im Zusammenhang mit dem 2,60 Meter tief liegenden Ballastbulb hat die Konstruktion eine sehr steife Schwimmelage, die eine solch gewaltige Segelfläche überhaupt erst beherrschbar werden lässt. Und das bei vergleichsweise geringem Gewicht.

Die Kielflosse lässt sich elektrohydraulisch anheben, was den Tiefgang auf 1,90 Meter reduziert. Der Kielkasten reicht bis zum Kajütendach, was durch die dadurch herrschenden, vorteilhaften Hebelverhältnisse den Aufwand für die Rumpfstruktur deutlich reduziert. Die Ballastkräfte werden bei Krängung, in großem Abstand vom Kiel, in Aufbau und Deck geleitet. Unter dem Pflichtboden werkelt ein Volvo D1-19 mit Sailandrive, der sauber installiert und von drei Seiten sowie von oben gut zugänglich ist.

DATEN

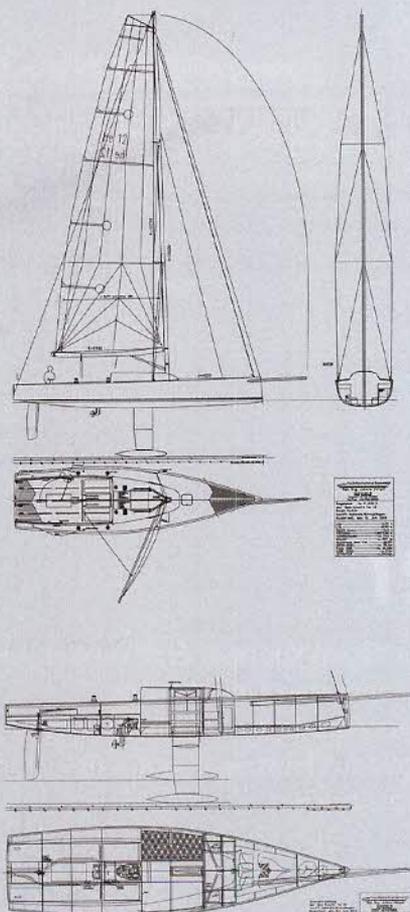
Länge über alles	11,78 m
Länge Wasserlinie	10,95 m
Breite	3,14 m
Tiefgang	1,80/2,60 m
Verdrängung	ca. 3,45 t
Ballast	ca. 1580 kg
Masthöhe über KWL	18,23 m
Großsegel	55,3 qm
Code Zero	ca. 50 qm
Fock 106%	36,0 qm
Gennaker	ca. 158 qm
Motor	9 kW

Konstruktion:
Juliane Hempel

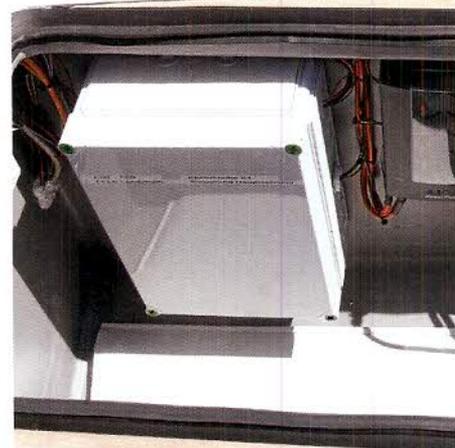
Werft:
Heinrich-Werft
CH-Kreuzlingen

Stärken und Schwächen

- + Bauqualität
- + konsequentes Konzept
- + konsequente Optik



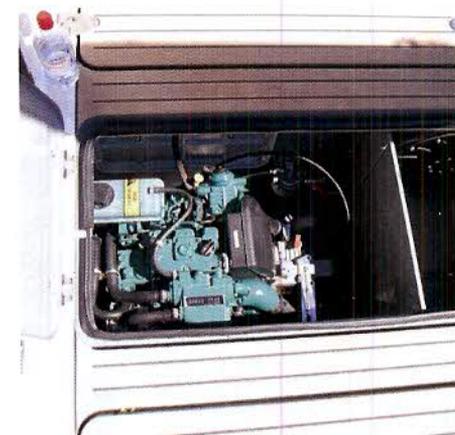
Nicht alltäglich: Sogar die Klampen sind mit dem Bootsnamen versehen.



Wesentliche Komponenten der elektrischen Installation und der Elektronik sind unter dem Cockpitboden untergebracht. Der Zugang erfolgt durch ein wasserdichtes Luk.



Stauraum unterm Cockpit.



Backkiste mit Lenzöffnung.

UNSER FAZIT

Die „Yunikon“ ist ein sehr individueller Einzelbau und soll laut Werft auch ein Einzelbau bleiben. Deshalb geben wir hier ausnahmsweise keinen Preis an. Außerdem hat die Werft mit dem Eigner darüber Stillschweigen vereinbart. Das Boot zeigt aber eindrucksvoll, auf welchem Entwicklungsstand sich der moderne Bootsbau befindet und was auch als handwerklich geprägter Einzelbau machbar ist. Trotz Carbon-gelegen an hoch belasteten Bereichen und Epoxydharz statt traditioneller Leime ist der Rumpf der „Yunikon“ im Wesentlichen mit handwerklichen Methoden und Materialien gebaut worden. Zedernleisten, Sperrholz, Epoxy und Glas, sind die „Zutaten“, die seit vielen Jahrzehnten im Bootsbau Standard sind.

Konstruktiv hat sich seither aber sehr viel verändert. Carbonmasten, Rodverstärkung und dehnungsarmes Segeltuch stellen deutlich höhere Ansprüche an die Festigkeit der Rumpfstruktur. Sie erlauben die Konstruktion von wesentlich einfacher zu handhabenden Riggs, als das in früheren Zeiten der Fall war. Eine IOR-Yacht mit Backstagen, Checkstays, Babystag und weit überlappenden Genuas, wie sie noch in den achtziger Jahren üblich waren, wäre in den Dimensionen der „Yunikon“, wenn überhaupt, nur von einer großen Crew zu beherrschen gewesen, die mit extrem flexiblen Riggs hätte kompetent umgehen können müssen. Im Fall der „Yunikon“ sprechen Eigner und Werft sogar von „Einhandtauglichkeit“, was mit Hilfe des eingebauten Autopiloten auch bei mehr Wind tatsächlich kein Problem darstellen dürfte.

Die „Yunikon“ ist ein reinrassiges Segelboot und trotz der vier Schlafplätze alles andere als ein Wohnboot. Man kann darauf übernachten. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. Sie ist dafür gebaut, auf hohem Niveau sehr sportlich gesegelt zu werden. Alles andere musste sich diesem Ziel unterordnen. Das Boot wurde ausschließlich für die Bedürfnisse des Eignerpaars entworfen und gebaut.

Die optische Linie der „Yunikon“ wurde, ebenso wie das technische Design, von Konstrukteurin und Werft konsequent umgesetzt. Das polarisiert natürlich. Aber Konsequenz wird immer polarisieren. Das Gegenteil davon wäre „Kon-turlos“, und das kann man der „Yunikon“ nun wirklich nicht bescheinigen.

Sicherlich wäre das eine oder andere Detail auch etwas weniger aufwendig zu lösen gewesen. Aber letztlich bestimmt der Auftraggeber, wie das Boot aussehen soll. ■