

YAMILA Segeln per Knopfdruck

Die Linien der Yamila polarisieren, klassisch schön für die einen, nicht zeitgemäß für die anderen. Auch der technische Aufwand widerspricht der traditionellen Grundregel, an einem Segelboot alles so einfach wie möglich zu gestalten. Die Philosophie von Peter Minder hinter der Yamila ist eine andere: Der Skipper soll, trotz der Bootsgröße, von einer Crew unabhängig perfekt segeln können, die dagegen soll sich höchst bequem auf dem Achterdeck sonnen können. Das ist sicherlich gelungen, auch wenn der technische Aufwand, der dahinter steckt, gewaltig ist.



13 Meter Länge, 100 pechschwarze Segelquadratmeter am Carbonrigg, an einem Rumpf, der auf den ersten Blick eher einen Langkieler vermuten lässt und bei dem mancher vielleicht ein Gaffelrigg erwarten würde. Auch Code Zero und 160 Quadratmeter Gennaker sind Fakten, die nicht sofort an Einhandsegeln denken lassen. Genau das war aber die Zielsetzung von Peter Minder, Inhaber der Heinrich-Werft in Kreuzlingen. Er wollte diesen Spagat meistern und für sich selbst ein Boot bauen, mit dem er problemlos am Feierabend für eine Stunde segeln gehen kann, und auch mal Gäste mitnehmen kann, die sich nicht aktiv beteiligen wollen oder können, und an Strecker und Fallen zerren. Jedenfalls

wollte er, so Minder, nicht andauernd zu jemanden sagen müssen, dass er bitte aufstehen oder auf die andere Seite wechseln soll, weil gerade eine Schot bedient werden muss. Für dieses Ziel wurde vieles an Technik aufgeboten, was derzeit machbar und auf einem Boot noch in sinnvollem Rahmen umsetzbar ist. Ganz nebenbei ein interessantes Experiment, wie sich die Technik auf Dauer in der Praxis bewährt.

Alles, was zur Führung des Bootes gebraucht wird, ist im Griffbereich des Rudergängers angeordnet. Die Tampen verschwinden im großzügigen Schotenfach, wenn sie nicht gebraucht werden. Das betrifft alle Fallen, Schoten und Trimmleinen. Lediglich die Endlosleine für den

Maße:

Länge 13,30 m, Breite 3,00 m

Gewicht:

ca. 4200 kg

Segelfläche:

98 qm am Wind

Preis:

ab ca. 500 000 Euro (ohne Segel und ohne MwSt.)

Fockroller liegt frei auf dem Deck und kann vom vorderen Bereich der Plicht oder vom Niedergang aus bedient werden.

Auch der Elektromotor, der einen Drehflügelpropeller am Saildrive antreibt, lässt sich mittels einer speziellen Einhebelschaltung bedienen, die unscheinbar neben dem Rudergänger angebracht ist. Bei Nichtgebrauch wird der Hebel durch einklappen arretiert, damit er nicht versehentlich betätigt werden kann, auch nicht durch eine Leine.

Mit den Elektro-PS verlassen wir unter Maschine den Kreuzlinger Hafen. Nach dem Ablegen werden die Festmacherklampen flächenbündig versenkt. Das Boot lässt sich, trotz seiner Größe und angehobenem Kiel, sehr exakt manövrieren. Dazu trägt nicht nur der flache Spantverlauf, sondern auch das schlanke und tiefreichende, frei stehende Ruderblatt bei sowie die schlanke Kielflosse, die auch in eingefahrenem Zustand noch eine hohe Streckung aufweist.

Im freien Wasser angekommen, senkt sich der T-Kiel hydraulisch von 1,70 auf 2,80 Meter und wird dort durch einen permanenten, definierten Druck des doppelt wirkenden Zylinders sicher in seinem prismatischen, unteren Fundament gehalten.

Ebenfalls per Knopfdruck fährt das auf einer Carbonspindel im Baum gestaute Großsegel nach oben und wird, ebenso per Knopfdruck, dicht

geholt. Gleichermaßen eine Entwicklung der Heinrich-Werft ist dieser Carbon-Roll-Großbaum. Die Bedieneinheit für die elektrischen Winschen funktioniert per Funk und ist mit einem Klettverschluss befestigt. Die Platzierung ist also nicht festgelegt, sondern kann flexibel auf dem Boot gewählt werden. Der Clou an der Geschichte ist. dass die Winschen auch mittels einer kleinen, unscheinbaren Fernbedienung, die Werftchef Minder um den Hals trägt, in Gang gesetzt werden können. Sogar den Autopiloten kann man über die in die Bordelektronik integrierte Regattauhr ansteuern, wenn der Steuermann beispielsweise auf dem Vordeck steht und den Gennaker vorbereitet oder birgt. Einhandsegeln heute!

Die Fock wird manuell ausgerollt. Das würde angesichts des kurzen Unterlieks anders auch keinen rechten Sinn geben und es geht auch schnell. Die Fockschot läuft dann wieder auf eine der beiden Elektrowinschen auf Podesten an beiden Cockpitseiten, wo alle relevanten Leinen austreten und mittels Rollenführungen auf die in beide Richtungen laufenden Winschen gelegt werden.

Ein bekannter Nachteil bei Elektrowinschen ist, dass diese nicht sehr feinfühlig verstellt werden können und ein kurzer Knopfdruck dann gleich eine halbe Umdrehung oder mehr bewirkt, auch wenn man die Schot nur um zwei Zentimeter dichter holen möchte. Dem begegnet die Heinrich-Werft mit einem speziellen Taster auf dem Cockpitboden, mit dessen Hilfe sich die Winsch feinfühliger steuern lässt.

Dadurch, dass alle Leinen praktisch an einer Stelle austreten und aus optischen Gründen alle in schwarz/weiß gehalten sind, stellt sich das zunächst etwas verwirrend dar, zumindest wenn man mit dem Boot nicht vertraut ist. Auch die Ergonomie der Fallenstopper von Karver empfinden wir als etwas gewöhnungsbedürftig. Aber die Yamila ist ein sehr individuelles Boot und was dem einen gefällt, muss dem andern noch lange nicht ideal erscheinen. Der Eigner, und niemand anders, muss damit zurecht kommen.

Wie segelt das Boot nun eigentlich? "Wie der Teufel" könnte man sagen. Die Segelleistungen sind, zumindest bei leichtem Wind, über alle Zweifel erhaben, auch ohne eine bis auf den letzten Zentimeter ausgereizte Wasserlinie, wie wir sie sonst von modernen Racern kennen. Ja. die Yamila hat achtern tatsächlich Überhang. Die schmale Fock ergibt eine Höhe am Wind, die

durchaus Racer-Potenzial hat. Das weit ausgestellte Großsegel macht schon bei wenig Wind ordentlich Druck und lässt sich durch seine Geometrie in weiten Grenzen trimmen. Der Rollbaum soll auch zum Reffen geeignet sein, was durch das im unteren Bereich fast parallel zum Vorliek verlaufende Achterliek des durchgelatteten Segels durchaus vorstellbar erscheint.

UNTER DECK

Die Yamila ist kein Wohnboot. Allenfalls der am Kielkasten angebrachte, kleine Spiegel deutet darauf hin, dass das Boot bescheidene Komfortbedürfnisse auch weiblicher Besatzungsmitglieder berücksichtigen soll.

Unter Deck gibt es, außer dem dominanten Kielkasten, eine geräumige, aber flache Doppelkoje im Vorschiff mit darüber angebrachten Schwalbennestern. Dahinter kommt die Riggstruktur, zwischen dessen Rahmenspanten und Knie zwei kleine Schränke und zwei Kühlschränke eingepasst wurden. Über den beiden Längssofas sind offene Schapps. Im hinteren Bereich, dort, wo man nicht den Kielkasten vor dem Gesicht hat, sind die Sofas etwas verbreitert, so dass zwei Personen unter Deck bequem sitzen und sich ansehen können.

Spezielle Möbel oder andere Einbauten gibt es nicht. Alles ist Teil der statischen Struktur. Auf eine Naßzelle wurde ebenso verzichtet wie auf eine Pantry. Das Boot ist nicht dafür ausgelegt, an Bord zu kochen, kann aber auf Wunsch mit einer Kocherschublade ausgerüstet werden. Das Eignerpaar hat sich lediglich einen elektrischen Kaffeeautomaten gegönnt, damit man an Bord das Frühstück zubereiten kann. Weil es sich bei der Yamila um keinen Serienbau handelt, gibt es viele Möglichkeiten, diesbezüglich Eignerwünsche zu berücksichtigen.

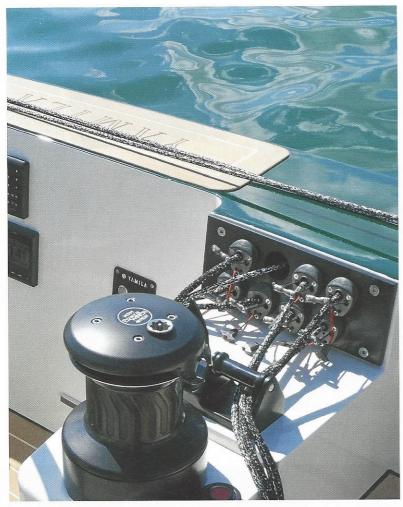
Das Leben soll sich auf diesem Boot eher weniger unter Deck abspielen, als vielmehr an Deck. Die "Gästelounge" in der Plicht mit ihrem raffinierten Klapptisch zwischen den beiden Sofas, bietet vier Personen bequem Platz zum Frühstücken oder einfach so zum Sitzen. Mit einem Cockpitzelt schützt man sich gegen Sonne, Regen oder auch neugierige Blicke. Die riesige, gepolsterte Liegewiese auf dem Achterdeck stellt ein für Segelboote eher ungewöhnliches Komfortmerkmal dar, steht aber im Trend.



Komfortabler Cockpittisch aus Kohlefaser mit Fußstützen.



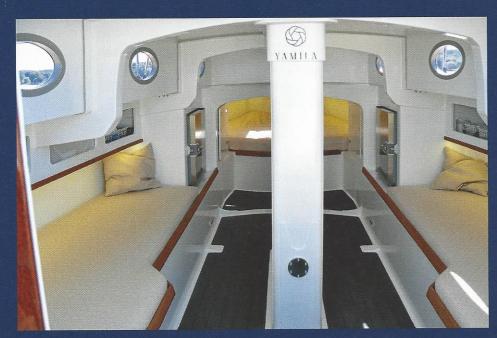
Blick ins Vorschiff.



Winschenpodest mit speziellen Fallenstoppern. Die Elektrowinsch besitzt eine extra feinfühlige Antriebsfunktion zum Trimmen.



Die Steuerung für den Kiel ist seitlich in der Cockpitwand eingelassen und wird elektrohydraulisch ausgeführt.



Für 13 Meter Bootslänge ist der Platz unter Deck nicht üppig. Die Kojen sind aber breit und lang. Auf der Yamila gibt es gleich zwei Kühlschränke. Ansonsten spielt sich das Bordleben draußen ab.



Das Heck ist riesiger Stauraum und Liegefläche.

Wie schon unter Maschine, liegt das Boot auch unter Segel exakt am Ruder. Der schmale Rumpf verhält sich zunächst agil und erwartungsgemäß eher rank ohne zu vertrimmen. Bei mehr Druck entwickelt der schwere Bleibulb dann ein gewaltiges aufrichtendes Moment, so dass ab einem gewissen Krängungswinkel mit sehr stabiler Schwimmlage gerechnet werden kann. Ausprobieren konnten wir das an diesem Tag nicht. Die Windbedingungen reichten gerade mal knapp an die zwei Beaufort heran. Aber das ist Bodensee, und dafür wurde das Boot schließlich auch gebaut.

Der Code Zero kommt zum Einsatz. Das Boot beschleunigt augenblicklich auf knapp über fünf Knoten und das bei allenfalls leicht gekräuseltem Wasser. Das sind ebenfalls wieder Werte, die auch einem Racer gut zu Gesicht stehen würden. Natürlich kommt das nicht von ungefähr, denn auch wenn die primäre Zielsetzung eine andere war, wurde bei der Konstruktion und beim Bau der Yamila doch alles berücksichtigt, was ein Boot schnell macht und gut segeln lässt. Die Linien über Wasser dürfen auch nicht



Klassisches Heck mit Überhang und großer "Spielwiese" zum Sonnen.

TECHNIK

"Das Boot hat keine Technik, das Boot ist Technik," könnte man sagen. Unter der Vorschiffskoje lagern insgesamt drei Lithium-Ionen-Akkus von Mastervolt. Einer ist für die Versorgung der in 24 Volt ausgeführten Verbraucher wie die drei Elektro-Winschen, Kielhydraulik, Beleuchtung oder die beiden Kühlschränke zuständig. Zwei andere Akkus sind in Reihe geschaltet und stellen die 48 Volt Spannung für den Elektroantrieb zur Verfügung, der das Boot bei glattem Wasser auf etwa sieben Knoten beschleunigt. Ein idealer Kompromiss aus Energieverbrauch und Geschwindigkeit liegt bei etwas über fünf Knoten, womit das Boot, laut Minder, "von Kreuzlingen bis hinter Arbon" kommt. Das Boot sei so ausgelegt, erklärt der Eigner, dass "wir dahin segeln, wo der Wind uns hin bringt". Wer ein bestimmtes Ziel am anderen Seeende erreichen wolle. müsse alternativ einen Dieselmotor einbauen. Der Rumpf ist komplett aus Kohlefaser gebaut, mit einem Verfahren, bei dem die Gelege durch eine Tränkmaschine mit der korrekten Harzmenge versehen, unter Vakuum in der Form aushärten. Für die Yamila waren etliche Formen nötig. Das beschränkte sich nicht nur auf Schale, Cockpit und Deck, sondern auch auf diverse Rah-

menspanten oder den riesigen Deckel auf dem Achterschiff, der einen in den Abmessungen pompösen, aber wie Minder betont, gewichtssensiblen Stauraum bedeckt.

Auch der Kielkasten wurde auf diese Weise komplett aus Kohlefaser gefertigt, die Gleitflächen für den Kiel sind aus Bronze.

Die Kielflosse selbst ist eine Schweißkonstruktion aus mehreren Edelstahl-Vierkantrohren. die an beiden Seiten durch Bandstahl verstärkt werden und die Ballastkräfte in den Rumpf leiten. Diese statische Konstruktion wird von einer Carbonschale verkleidet. Die Gleitflächen bestehen aus Bronze.

Der doppeltwirkende Zylinder hebt nicht nur die Flosse, sondern drückt diese in ihrer unteren Endstellung mit einem vordefinierten Druck in ein prismatisches Lager, das Spielfreiheit garantiert. Das ist auch ein zusätzlicher Sicherheitsfaktor, welcher die Kielflosse auch bei einem Krängungswinkel über 90 Grad zuverlässig unten halten würde.

Auffällig ist natürlich die Leinenführung: Alle Leinen treten beidseits des Steuerrads aus dem Süllrand aus. Sie werden von Karver-Fallstoppern fixiert und laufen durch Führungsrollen auf die

selbstholenden Elektrowinschen auf den beidseits montierten Sockeln. Die Winschen lassen sich elektrisch und per Fernbedienung in beide Richtungen bewegen.

Die Großschot ist auf der Steuersäule montiert und wird ebenfalls durch eine Elektrowinsch bedient. Auf einen Traveller wurde verzichtet, welcher bei der kaum überlappenden Fock wohl nur marginale Vorteile bringen dürfte. Jedenfalls haben wir einen solchen bei den herrschenden Windbedingungen nicht vermisst.

Das Mahagoni des Aufbaus ist nur ein dünnes Furnier. In Wirklichkeit wurde dieser, zusammen mit dem Deck, in einer Form laminiert.

Selbstverständlich besteht auch das Rigg aus Carbon und der Großbaum ist eine Eigenentwicklung der Heinrich-Werft.

Das stehende Gut aus Rod läuft über zwei gepfeilte Saling Paare, die durch ihre geschwungene Form zusätzlichen Platz für das Achterliek der Fock schaffen. Das Großsegel ist weit ausgestellt, wodurch das Achterstag geteilt wurde und wie Backstagen bei Wende und Halse aktiv gefahren werden müssen. Das Achterstag endet, ebenso wie die anderen Leinen, auf den beidseits angebrachten Winschpodesten.

DATEN

Länge	13,30 m
Länge Wasserlinie	10,50 m
Breite (ohne Scheuerleiste)	3,00 m
Verdrängung	4200 kg
Kielgewicht	1450 kg
Tiefgang	1,80 bis 2,70 m
Schlafplätze	4
Großsegel	64 qm
Fock	34 qm
Code Zero	82 qm
Gennaker	160 qm
Takelhöhe	ca 20 m
Motorisierung	Elektro-Saildrive
Leistung	8 kW / 48 V

Grundpreis

ca. 500 000 Euro

Preis Testboot

ca. 620 000 Euro

Werft

Bootwerft Heinrich AG Bleichestraße 55, CH-8280 Kreuzlingen Tel +41(0)71/6882666 office@heinrichwerft.ch www.heinrichwerft.ch

Stärken und Schwächen

- hohe Bauqualität
- gute Segelleistungen
- Top Ausrüstung
- Einhandtauglichkeit





Große Klappe auf dem Achterschiff. Darunter viel Stau-



E-Motor unter dem Cockpitboden.



Leinen und Fallen verschwinden unter Deck und treten erst wieder vor den Winschen zutage.



Das Porta Potti hat seinen Platz unter der Koje und wird nur bei Bedarf herausgenommen.



Die Technik verschwindet in einem Kanal.

darüber hinwegtäuschen, dass es darunter durchaus modern und sehr effektiv zugeht. Denkt man sich den achteren Überhang weg, ist man ebenfalls wieder beim Thema "Racer" angelangt.

UNSER FAZIT

Wie mehrfach erwähnt, ist die Yamila ein sehr individuelles Boot, bei dem Peter Minder seine Vorstellungen von einem Daysailer umgesetzt hat. Die Yamila ist kein ausgesprochenes Tourenboot und sie ist auch kein Regattaboot. Sie ist ein moderner Daysailer in klassischer Optik mit hohem Segelpotenzial und Segelspaß, auf dem man das Wochenende oder auch mal ein paar Urlaubstage verbringen kann. Dabei bietet sie Segelleistungen auf allerhöchstem Niveau und, mit Hilfe umfangreicher Technik, auch Einhandtauglichkeit trotz aller Abmesssungen. Sie liegt am Ruder wie eine Jolle, lässt sich sehr exakt und feinfühlig steuern und dreht praktisch "auf dem Teller". Sie ist schnell segelklar und ebenso schnell ist wieder alles verstaut. Dem kurzen Feierabendschlag steht nichts im Wege und dank des unempfindlichen Decksbelag soll, laut Werft, auch auf eine Persenning verzichtet werden können.

Die Wohneigenschaften sind für zwei Personen nicht üppig aber ausreichend. Eine Pantry gibt es ebenso wenig wie eine Naßzelle, kann aber geordert werden. Minder hat dafür zwei Kühlschränke eingebaut. Das Leben spielt sich an Deck ab, vielleicht noch unter einem Cockpitzelt, das den Lebensraum bei ein oder zwei Tagen Regenwetter erweitert, aber ansonsten ist die Yamila ein typisches "Schönwetterboot" speziell für die Verhältnisse an einem Binnenrevier. Das ist nicht abwertend gemeint, sondern beschreibt ihre speziellen Vorzüge. Natürlich kann man das Boot auch bei schlechtem Wetter nutzen, nur halt nicht so komfortabel.

Ob einem die umfangreiche, und von den wenigsten Eignern wohl bis ins Detail verstandene Technik nun zusagt oder nicht, ist wiederum eine Frage der individuellen Vorstellungen. Die eine Philosophie besagt, dass Dinge, die nicht verstanden und mit Bordmitteln repariert werden können, auf einem Boot nichts zu suchen haben. Die andere Philosophie besagt, dass nur Fachleute mit der Wartung des Boots beauftragt werden. Wie Minder schon gesagt hat, das Boot polarisiert. Es ist relativ teuer, scheint aber in Anbetracht der Bauweise und dem technischen Aufwand gerechtfertigt.