7

TERMINKALENDER DIE HÖHEPUNKTE DES REGATTA-JAHRES

21.03.07 • Deutschland 4,00 €
Österreich 4,60 € • Schweiz sFr 8,00

Yacht

EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN

ALASKA UND JAPAN
Reise ins Unbekannte

BÜROKRATIE Neue Schikanen für Segler

BOOTSBAU
Wie das Rigg einer Fahrtenyacht entsteht

SCHOTTLAND
Der raue Charme des Nordens

TANGO 30
Tourenboot mit mutigem Konzept

ABRAXAS 10.5

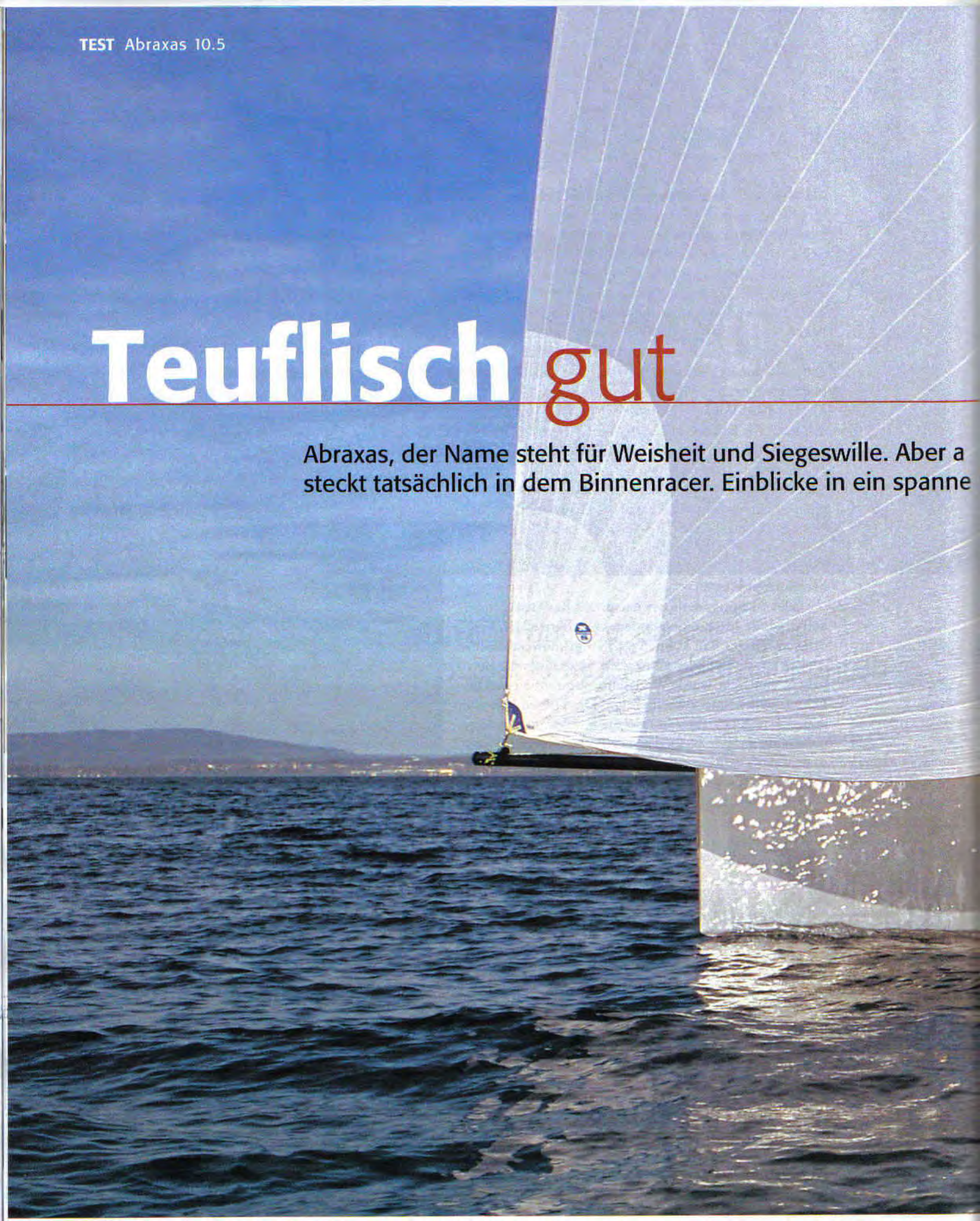
Spaß nach Maß

Wie ein deutscher Konstrukteur und eine kleine Schweizer Werft das Eignerboot neu definieren

EXTRA KOMFORT AN BORD Optimale Wohnqualität auch auf kleinen Booten

Teuflisch gut

Abraxas, der Name steht für Weisheit und Siegeswille. Aber a
steckt tatsächlich in dem Binnenracer. Einblicke in ein spanne



uch für dämonische Umtriebe. Ein bisschen von alledem
ndes Bootsbau-Projekt

Hohes Freibord, steiler Steven, abfallendes Heck: Die Abraxas schlägt aus der Linie. Und das ist nicht das einzig Ungewöhnliche

Hohe Stückzahlen, modulare Bauverfahren und immer neue, effizientere Technologien – das sind heutzutage die entscheidenden Parameter für Großserienwerften, um rentabel wirtschaften und im Wettbewerb bestehen zu können. Das Resultat ist allzu oft ein zwar erschwingliches, aber eben vor allem auch massenkompatibles Modellangebot. Yachten von der Stange, denen nicht selten die individuelle Note fehlt.

Wer das Besondere sucht, persönliche Vorstellungen verwirklicht sehen will, ohne sich auf Kompromisse einlassen zu müssen, der wird in den Katalogen der herkömmlichen Anbieter nicht fündig. Die Lösung sind so genannte „One Offs", im Kundenauftrag aufwändig gebaute Sonderkonstruktionen.

Man muss schon bereit ist, den dafür fälligen, nicht unerheblichen Mehrpreis zu bezahlen. Im Gegenzug erwartet einen dann aber die bestens auf die eigenen Bedürfnisse abgestimmte Segelyacht.

Viele solcher speziellen Auftragsarbeiten sind und bleiben Einzelbauten. Sie sind konzeptionell eben doch zu sehr auf die persönlichen Vorlieben ihrer Eigner ausgerichtet. Einige Projekte haben aber durchaus das Zeug zur Kleinserie. Ein Beispiel dafür ist die Abraxas 10.5 CR, ein Entwurf aus dem Büro Carpe Diem Yacht Design von Klaus Röder in Tutzing am Starnberger See.

Die Order kam von der Bootswerft Heinrich in Kreuzlingen am schweizerischen Bodenseeufer. Dort hatte ein Kunde ein Schiff in Auftrag gegeben und gleich ein dickes Paket Sonderwünsche geschnürt: Trotz einer im Grunde sportlichen Ausrichtung sollte es einfach zu handhaben sein und auch allein noch gut und sicher gesegelt werden können. Innenausbau ja, aber ohne dabei einem klassischen Wohnboot zu ähneln. Auf WC und Dusche zum Beispiel wollte der Eigner in spe gern verzichten. Dafür war ihm Stehhöhe in der Kajüte wichtig, was eher ungewöhnlich ist für ein sportliches Boot von nur zehneinhalb Meter Länge.

Alles in allem keine leichte Aufgabe für den Konstrukteur Klaus Röder. Eine Gratwanderung zwischen Funktionalität und Optik.

Insbesondere der Wunsch nach Stehhöhe unter Deck ließ sich mit den ursprünglich errechneten Schiffsdaten nicht hundertprozentig vereinbaren. Der Prototyp bekam daher gezwungenermaßen acht Zentimeter mehr Freibordhöhe verpasst als geplant. Auch der Aufbau wurde etwas angehoben. Das Resultat sind 176 Zentimeter lichte Höhe unter dem Kajütdach, zumindest knappe Stehhöhe also.

Unter diesem Komfort hat allerdings die äußere Ansicht etwas gelitten. Mit

Zedernholz, Teak, Epoxid, Carbon – ein **Werkstoff-Cocktail** mit Potenzial

Das Leichtgewicht nimmt selbst bei wenig Wind sofort Fahrt auf (l.). Wie es sich für einen Racer gehört, prangen die Instrumente am Mast (M.). Unter der Plicht verbergen sich Staukästen (o. r.). Der Gennakerbaum fährt seitlich am Bug aus (u. r.)

dem hohen Freibord wirkt das Boot im Hafen ein wenig gedrungen, in Kombination mit dem haubenförmigen Kajütaufbau sogar fast bullig. Relativiert wird dieser Eindruck von der nach hinten flach auslaufenden Heckpartie sowie vom überaus hohen und schlanken Segelplan.

Tatsächlich ist die Abraxas 10.5 CR unter Segeln ein echter Hingucker. Und sollte das Boot in Serie gehen, wird bei zukünftigen Baunummern wieder auf die ursprünglichen Baupläne zurückgegriffen. Das bedeutet: weniger Freibord, flacher Aufbau, gestreckte Optik.

Leichtgewichtiger Sportler

Auf der Suche nach einer allgemeingültigen Definition für das Boot liegt der Begriff Daysailer nahe. Doch trifft es das der Abraxas zugrunde liegende Konzept nicht ganz. Die ist allzu sehr auf Performance und Regattatauglichkeit ausgerichtet. Der Prototyp trägt einen Kohlefasermast von Hall Spars, mit Rodrigg über zwei Salingspaare verwantet. Die serienreifen Spezifikationen und Kostenkalkulationen sehen dagegen einen Aluminiummast von Nordic mit Dyform-Rigging vor. Wer die Carbonvariante wählt, muss mit einem Aufpreis von rund 10 000 Euro rechnen.

Auch die üppige Beschlagsausrüstung an Deck geht mit dem Verständnis vom Daysailing nicht konform. Leinenverstellbare Holepunktschienen, sechs Schotwinschen und eine Vielzahl Trimmeinrichtungen weisen das Boot als Renner aus. Und wirklich hat Baunummer eins in der vergangenen Saison bei Regatten am Bodensee schon mehrfach punkten können. Nicht selten stand die Abraxas ganz oben in den Ranglisten.

Ihre vielversprechende Performance lässt sich schon anhand der Eckdaten erahnen: Mit einem Gewicht von nur 2,65 Tonnen ist die Abraxas im Verhältnis außerordentlich leicht. Dazu kommt ein elektrohydraulischer Hubkiel mit einem maximalen Tiefgang von 2,60 Metern und einem Ballastanteil (Bleibombe) von ordentlichen 43 Prozent. Als Kontrapunkt wirkt ein schlanker, leistungsorientierter Segelplan. Die Segeltragezahl, also das Verhältnis von Segelfläche zum Gesamtgewicht, liegt bei 5,8. Ein Wert, den normalerweise nur ausgewiesene Regattayachten ohne Innenausbau erreichen.

Das geringe Gewicht der Abraxas ist in erster Linie in der Bauweise begründet. Die Bootswerft Heinrich verleimt drei Schichten aus vier Millimeter starken Zedernholz-Furnieren unter Vakuum kreuzweise über Rahmenspanten mit Längsstringern. Anders als beim Formverleimen über Mallen bleibt das Gerüst dann als tragendes Element als Teil des Rump- ▷

TECHNISCHE DATEN
WERFTANGABEN

Konstrukteur	Carpe Diem Yacht Design/K. Röder
CE-Entwurfskategorie	D (Geschützte Gewässer)
Lüa (Rumpflänge)	10,50 m
LWL (Wasserlinienlänge)	9,72 m
Breite	2,87 m
Tiefgang (Hubkiel)	1,50–2,60 m
Gewicht	2,65 t
Ballast/-anteil	1,1 t/43 %
Großsegel	39,4 m²
Genua (110 %)	27,6 m²
Segeltragezahl[1]	5,8
Maschine	Kräutler E-Motor (48 V) 2,2 kW/3 PS

Rumpf- und Decksbauweise Rumpf über Rahmenspanten mit Zedernholz formverleimt. E-Glas-Laminat (Epoxidharz) auf der Rumpf-Außenseite. Deck: Teak-Auflage (7 mm) über Sperrholz

PREIS UND WERFT

Grundpreis ab Werft	**215 000 Euro**
Preis segelfertig[2]	**229 000 Euro**
Garantie/Garantie gegen Osmose	**1/10 Jahre**

Werft und Vertrieb Bootswerft Heinrich AG, Bleichestraße 55, 8280 Kreuzlingen, Schweiz; Telefon 0041/71/688 26 66, Fax 688 36 22, office@heinrichwerft.ch, www.heinrichwerft.ch

SEGELLEISTUNGEN
OHNE ABDRIFT UND STROM

Am Wind (ca. 45 Grad)	7,0 kn
60 Grad Windeinfall	7,5 kn
90 Grad Windeinfall	8,1 kn
120 Grad Windeinfall	6,9 kn
180 Grad Windeinfall	5,0 kn

Testbedingungen
Windgeschwindigkeit: 10 kn (3 Bft.), Wellenhöhe: flaches Wasser

Yacht -BEWERTUNG

Attraktiver, leichter Binnenracer mit individueller Ausrichtung. Aufwändige Bauweise

Konstruktion und Konzept
- ⊕ Innovatives Gesamtkonzept
- ⊕ Individuelle Ausgestaltung

Segelleistung und Trimm
- ⊕ Agile Segeleigenschaften
- ⊕ Regattaorientierte Decksausrüstung

Wohnen und Ausbauqualität
- ⊕ Funktionaler, dennoch stilvoller Ausbau
- ⊕ Aufwändige, durchdachte Detaillösungen

Vorn steil, hinten flach: Der Riss ist ungewöhnlich, aber keineswegs unattraktiv

[1] Dimensionslose Zahl. Berechnung: √S/√V. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) [2] Gemäß YACHT-Definition

fes im Boot. Auf diese Weise kann das Furnier bei gleicher Stabilität relativ dünn gehalten werden.

Zudem ist Zedernholz ein sehr leichter und zugleich steifer Baustoff. Jedoch ist das Holz für Punktbelastung anfällig. Die Werft überzieht die fertige Schale deshalb abschließend mit einer Lage E-Glas in Verbindung mit Epoxidharzen. Später wird der Rumpf noch lackiert.

Auf das Sperrholzdeck kommt sieben Millimeter starkes Teak. Die Edelholzauflage ist bereits in der Basisausführung inbegriffen.

Zur weiteren Gewichtsoptimierung tragen die Ausbaukomponenten bei. Die Schottwände, Kojenbretter und selbst die Kastentürchen werden in Composit-Bauweise im Vakuum-Infusionsverfahren gefertigt. Das garantiert maximale Stabilität bei gleichzeitig geringem Gewicht. Auch der Kajütaufbau ist in dieser aufwändigen Methode hergestellt.

Die Abraxas 10.5 CR soll aber nicht nur Racer sein, sondern auch fahrtenorientierte Komponenten bieten – daher der Namenszusatz CR für Cruiser/Racer. Der Innenausbau ist zwar einfach und funktionell, besitzt aber einen eigenen Charme. Die klassischen Ansätze wie die sonst üblichen, üppigen Ausbauten in Mahagoni finden keine Verwendung. Dafür gibt es schöne Teakwegerungen an den Seitenwänden, viele hochglanzlackierte Oberflächen und dazu den schiffigen Look der nach innen sichtbaren Spanten und Stringer. Die Optik unter Deck ist ansprechend modern und verströmt dennoch einen Hauch Klassik. Ein gelungener Auftritt, zweifellos.

Hinzu kommen jede Menge Detaillösungen, die zusätzlich Freude bereiten. Zum Beispiel die zylindrischen Stauröhren, die elegant nach achtern unter die Cockpitduchten verschwinden. Auch für Spielereien ist Platz: In den oberen Blenden der großen seitlich angebrachten Kästen ist der Namenszug „Abraxas" mit Plexiglas hinterlegt. Er wird von der LED-Schrankbeleuchtung kunstvoll von hinten illuminiert.

Das Vorschiff ist vom Salon nicht abgetrennt. Dort befindet sich eine Dreieckskoje mit Platz für zwei Erwachsene. Die Kojenbretter lassen sich aufklappen, darunter öffnen sich riesige Stauräume für Segel oder Taschen. Das Rohr für den ausfahrbaren Bugspriet ragt weit nach innen, stört dort aber kaum und ist zudem auch drainagiert, sollte einmal Wasser durch die Führung am Bug eindringen.

Zwei weitere, einzelne und genügend groß dimensionierte Schlafplätze finden sich mittschiffs im Salon. Zwischen ihnen ragt der mächtige, bis an die Decke reichende Kasten auf, der den hydraulischen Liftkiel mit einem Hub von sagenhaften 1,10 Metern ins Schiff führt. Einen Salontisch gibt es deshalb nicht.

Wie erwähnt, wurde auf eine Nasszelle oder auch nur ein Waschbecken mit Druckwasserversorgung verzichtet. Eingeschränkter Wohnkomfort also, entsprechend der Ausrichtung des Bootes. Eine portable Toilette ließe sich aber mit wenig Aufwand nachträglich installieren.

Zurück an Deck, will man nun aber vor allem wissen, wie die Abraxas unter Segeln funktioniert. Die Ausstattung des Testschiffs mit 3DL-Segeln von North Sails reizt, und auf dem Bodensee vor Romanshorn steht noch der letzte Rest einer schönen Brise.

Die Vorsegel-Rollanlage von Bartels mit der unter Deck geführten Trommel gibt die kleine Genua mit 107 Prozent Überlappung frei. Eine Selbstwendefock stand für das Boot zur Diskussion, wurde dann aber aus Trimmgründen verworfen. Wer sie unbedingt haben möchte, kann sie aber bei der Werft ordern.

Für ganz wenig Wind – am Bodensee nicht selten der Fall – wurde der Prototyp zusätzlich mit einer superleichten, riesigen Topp-Genua mit 160 Prozent Überlappung ausgerüstet. Zusätzlich können am ausfahrbaren Kohlefaser-Bugspriet je nach Wind zwei Gennaker verschiedener Größe gefahren werden. Auf Wunsch ist ein herkömmlicher Spinnaker erhältlich.

Bei etwa 10 Knoten Wind krängt die ranke Abraxas sofort und beschleunigt flott auf 7,0 Knoten hart am Wind. Auch nach den Wenden nimmt das leichte Boot zügig wieder Fahrt auf und kommt ohne großen Zeitverlust auf Soll-Geschwindigkeit. Das durchdachte Layout der Beschläge und die hochwertige Ausstattung mit Produkten von Harken machen das Trimmen der Segel zum Vergnügen. Alles ist ausreichend dimensioniert, gut übersetzt und ergonomisch sinnvoll platziert. Darüber freut sich jede Crew.

Die Verstellleinen von Achterstag und Traveller führen verdeckt in Kanälen auf eine Konsole vor der Steuersäule. Dort befinden sie sich in Griffweite des Großsegeltrimmers. Das Achterstag ist überdies mit einer vierfachen Zughalbierung ausgestattet. Das ermöglicht zwar eine enorm große Kraftübertragung, generiert allerdings auch viel Schotmaterial im Cockpit in durchgeholtem Zustand. Das Boot soll deshalb mit einem so genannten Magic Wheel unter Deck ausgestattet werden.

Innovative Details

Die Steuersäule der Abraxas ist nach beiden Seiten klappbar. Der Rudergänger nimmt das Rad beim Manöver also mit an seine neue Sitzposition in Luv oder Lee. Die Anlage kann aber auch in der Mitte arretiert werden.

Das System wurde von der Heinrich-Werft in Zusammenarbeit mit Technikern entworfen und umgesetzt. Knackpunkt dabei ist die Passgenauigkeit der Züge in den Drehpunkten. Kleinste Abweichungen werden durch eine Art Zahnriemen abgefangen. Das Band bietet die gewünschte Festigkeit für eine schlupffreie Kraftübertragung und ist dennoch minimal dehnbar. In der Praxis funktioniert die Steuerung recht gut.

Die Idee der schwenkbaren Steuersäule ist nicht neu. Allerdings wurden ähnliche Systeme von anderen Anbietern wegen Funktionsmängeln zuvor stets wieder vom Markt genommen.

Generell stellt sich natürlich die Frage, ob eine solch aufwändige Detaillösung auf einem recht schmalen Boot wie der Abraxas sinnvoll ist. Das Ruderrad aus Carbon wäre mit einem Durchmesser von 1,20 Metern groß genug, um bei einer festen Säule von beiden Seiten bequem ▷

Ausgefallene Wünsche, ausgereizte Technik – der **Ideenreichtum** ist augenfällig

Erfindergeist oder Spielerei? Die klappbare Steuersäule ist ein Hingucker, doch ihre Funktion fragwürdig (o.). Die Steuerung für den E-Motor ist seitlich ins Süll eingelassen. Allerdings fehlt noch die Abdeckung (u.)

ZEICHNUNG: A. HOPPENHAUS

Viel Platz für Klamotten. Der Clou aber ist der über dem Schrank indirekt von hinten beleuchtete Namenszug „Abraxas"

Funktionell, aber stilvoll – der Ausbau zeugt von **schlicht**

daran drehen zu können, auch bei Krängung. Im Gegenteil: Mit dem an die Sitzposition geklappten Steuerrad arbeitet der Rudergänger mit eingeschränkter Bewegungsfreiheit. Andererseits eröffnet das klappbare System im Hafen die freie Passage durch das Cockpit. Besonders mit schwerem Gepäck eine willkommene Erleichterung.

Unter den beiden großen Lukendeckeln im Cockpitboden gibt es nicht nur Stauraum in Hülle und Fülle, sondern auch einen perfekten Zugang zum Steuerquadranten zwecks Wartung und Kontrolle. Und in einem abgeschotteten Kasten verbirgt sich ein Elektromotor vom österreichischen Hersteller Kräutler. Ein Saildrive lässt sich bei Bedarf seitlich aus einem Schacht ausfahren.

Bei Nichtgebrauch der E-Maschine schließt eine Klappe den Schacht unten ab, die Strömung am Unterwasserschiff bleibt dann unbeeinträchtigt. Auch diese Konstruktion haben sich die Tüftler der Bootswerft Heinrich ausgedacht. Sie ist ein weiteres Beispiel für den hohen Innovationsgrad, den die Abraxas aufweist.

Allerdings ist die Freude darüber nur von kurzer Dauer. Der Elektromotor liefert mit einer Leistung von 2,2 Kilowatt (3 PS) nur knapp die nötige Leistung. Als Hilfsmaschine für das Hafenmanöver sowie als Flautenschieber zwar ausreichend, bringt die Maschine bei Wind und Welle zu wenig Kraft auf den Propeller. Aus Sicherheitsgründen lässt der Eigner deshalb nun eine Dieselmaschine von Lombardini nachträglich einbauen.

Wunsch nach Individualität

Der Preis für die Abraxas 10.5 CR darf nicht unkommentiert bleiben. Einerseits erscheinen 215 000 Euro für die Basisversion ohne Segel im Vergleich mit Konkurrenzangeboten aus der Serienfertigung zweifellos sehr hoch. Boote vom Fließband in derselben Längenkategorie sind immerhin bereits ab rund 80 000 Euro zu haben.

Auf der anderen Seite wollen sowohl das besondere Konzept als auch die Möglichkeit der freien Ausgestaltung bezahlt sein. Dieser Luxus lässt sich kaum bezif-

ALLE FOTOS: YACHT/K. SCHUBERT

Ein mächtiger Kasten für den Hubkiel teilt den Salon in zwei Hälften (l.). Die Stufen am Niedergang lassen sich für Regatten mit einem Handgriff entfernen (o.). Die Drainage am Rohr für den Bugspriet hält das Boot innen trocken (u.)

er Eleganz

fern. Jeder Kunde muss selbst entscheiden, ob er sich diese Individualität leisten will und kann. Nicht zuletzt belastet das aufwändige Bauverfahren sowie die hochwertige Ausrüstung die Preiskalkulation. Allein für das komplexe, elektrohydraulische Hubkielsystem müsste man tief in die Tasche greifen, würde man es anderswo nachrüsten wollen.

Die Abraxas ist sicherlich nichts für die breite Masse. Dafür wurde sie auch nicht konzipiert. Wer sich für ein derartiges Schiff entscheidet, der hat klar umrissene Vorstellungen von seinem zukünftigen Boot. Die Konzeption bietet Raum und Möglichkeiten zur persönlichen Entfaltung. Die Originalität des Besonderen, ganz zu schweigen von ihren bemerkenswert guten Segeleigenschaften sowie die Vielzahl innovativer Detaillösungen machen dieses Schiff zu einem attraktiven Außenseiter. *Michael Good*

Tests zu Vergleichsschiffen als PDF-Download plus viele weitere Infos im Internet: **www.yacht.de/test**