

PASST WIE EIN MASSANZUG

*Sie sieht aus wie ein Daysailer, benimmt sich aber wie ein Racer.
Die „YUNIKON“ sorgt am Bodensee für Aufsehen. Ein Schiff, das nach den
exakten **WÜNSCHEN** der Eigner individuell entstanden ist*



Optik geht vor. Die mattschwarze Kajüthaube wirkt wuchtig, passt aber zum Farbkonzept, wie die ausnahmslos schwarzen Leinen auch

heiniwerft.ch



Zweistellige Rauschfahrt schon bei moderaten Winden. Sie kann was

Eigentlich wollten sie gar kein neues Schiff, sondern lediglich ihrer betagten Luffe 44 einen neuen Kiel spendieren. Dass daraus schließlich doch gleich ein Neubau geworden ist, hätten die Schweizer Ralph und Edith Nater anfangs sicherlich nicht geglaubt. „Es hat sich halt einfach eines ums andere ergeben“, sagen heute die stolzen Eigner der „Yunikon“, dem jüngsten Blickfang auf dem Bodensee.

„Yunikon“ ist japanisch und heißt übersetzt Einhorn. Der Name spielt auf den zwei Meter langen ausfahrbaren Bugspriet aus Kohlefaser an. Zudem habe der Name aber auch etwas Mystisches an sich – genauso wie das Boot auch, sagt Edith Nater, die Frau an Bord. Und warum gerade japanisch? „Weil wir gerne Sushi essen!“ Aha.

Die Konstrukteurin Juliane Hempel, die ursprünglich nur den neuen Kiel für die Luffe hätte zeichnen sollen, wird von Auftraggeber Ralph Nater gebeten, sich doch zudem auch gleich noch Gedanken bezüglich einer möglichen Neukonstruktion zu machen. Nater übergibt dazu eine lange Liste mit Eigen-

schaften, die sein persönliches Wunschboot zu erfüllen hätte. Unter anderem: Es soll optisch daherkommen wie eine kleine Wally oder Brenta, es soll einfach und mit kleiner Crew zu segeln sein und zudem für gute Performance auf dem oft windschwachen Bodensee üppig betucht werden. Überdies müsste das Boot auch mit Hubkiel, Pinnensteuerung und Einbaumaschine ausgestattet sein. Bezüglich Wohnkomfort äußern sich die Schweizer Klienten dagegen be-

scheidener: Schlafmöglichkeiten nur für ein Wochenende zu zweit, dazu ein Kühlschrank für Getränke, Stullen oder eben Sushi – viel mehr soll da auch gar nicht rein.

Das war im November 2011. Wenig später legt Juliane Hempel die ersten Entwürfe vor. Die Naters sind sofort Feuer und Flamme, das Projekt Kielsanierung für die Luffe wird auch gleich mal auf Eis gelegt. Klar ist schnell, wer das Projekt realisieren soll. Die Heinrichwerft in Kreuzlingen am schweizerischen Bodenseeufer erhält den Zuschlag. Nicht nur deshalb, weil die Auftraggeber ganz in der Nähe wohnen und den Bau gerne und oft begleiten wollen. Die Heinrichwerft gilt am See auch als versierter Spezialist für die Realisierung exklusiver Einzelbauten auf Kundenwunsch.

VOM BESTEN MEHR ALS GENUG. DIE AUSSTATTUNG IST EXQUISIT

Im Dezember 2012 ist Baubeginn unter der Typenbezeichnung hc-12. He steht für Hempel, 12 für die Bootslänge in Metern. Gebaut wird der Rumpf in Leistenbauweise mit leichtem Zedernholz über einem Mallengerüst (siehe nächste Doppelseite unten). Diese Bauweise gilt zwar als aufwändig, spart dem Hersteller



AUFGERÄUMT

Das Cockpit ist lang und unverbaut. Achtern können sich die Eigner mit zusätzlichen Polstern eine Sonnenliege einrichten

PASSEND

Bei den Beschlägen hat man sich für die Produkte von Antal entschieden. Auch sie passen ideal zur Farbabstimmung

ZWEIFACH

Wegen des stark ausgestellten Großsegels muss das Achterstag doppelt geführt werden. Eine Feinverstellung hilft beim Trimm

und schließlich dem Kunden aber den kostenintensiven Bau einer Negativform. „Für Einzelbauten dieser Art zahlt sich dies unter dem Strich aus“, sagt Peter Minder, Chef der Heinrichwerft.

In Serie gehen soll das Projekt he-12 ja ohnehin nicht. Auftraggeber Nater hat zwar die Rechte und würde sich vielleicht auf eine Neuauflage einlassen. „Ich könnte ja eine zweite he-12 für mich selbst bauen lassen und dann die Baunummer eins wieder verkaufen“, meint der rastlose Eigner, bereits mit einem Funkeln von neuem Tatendrang in den Augen. Weil die Bauphase ihm auch so viel Spaß gemacht habe. Ralph Nater ist fast schon traurig darüber, dass er jetzt nicht mehr so oft in die Werft fahren kann, um bei der Entstehung seines neuen Schiffes mitzuarbeiten.

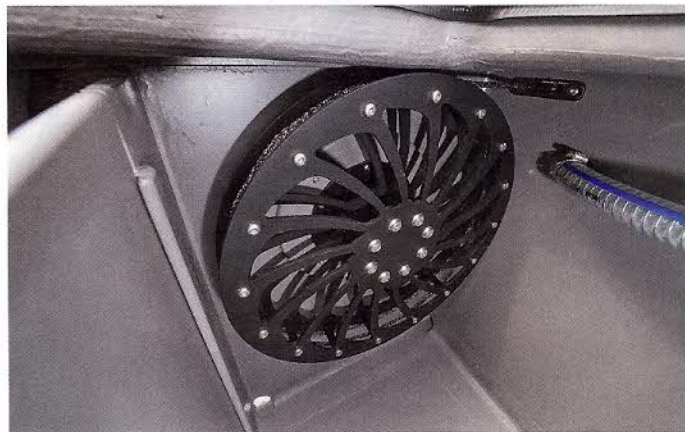
Dafür überwiegt jetzt die Freude am fertigen Boot und die gelungene Verwirklichung lang gehegter Wünsche. Nach der prunkvollen Taufe im Hafen Kreuzlingen kommt das Boot trotzdem noch mal zurück in die Werft. Kleinigkeiten müssen noch geändert oder verbessert werden, Servicearbeiten. Bezüglich des Kaufpreises haben die

Eigner mit der Werft ein Stillschweigen ausgemacht. Obwohl man schon ganz gerne wüsste, wie viel denn so ein Boot unter dem Strich kostet. Besonders günstig wird es sicher kaum gewesen sein.

Inbesondere nicht mit Blick auf die gehobene Ausstattung. Kurz: Auf der „Yunikon“ ist das Beste gerade gut genug – so zum Beispiel das wunderschön gebaute Vollcarbonrigg von Hall Spars mit einer dazu passenden 3Di-Garderobe von North Sails. Das ist oberster Regattastandard. Weil das Groß-

segel im Toppbereich so stark ausgestellt sein soll, müssen auch fliegende doppelte Achterstagen ran, selbstverständlich aus Hochleistungsfasern. Auch die Schoten, Fallen und Trimmleinen stammen aus den exklusiven und teuren Sortimenten und sind – allesamt pechschwarz, durchgehend. Eigentlich ein Horror für Segler. Aber die Eigner wollen es so, weil es so gut ins Farbkonzept passt. Auf einer Yacht dieser Art ist das passende Styling eben fast genauso wichtig wie die Funktion.

Deswegen rümpft Ralph Nater auch angesichts der Windbedingungen für die Probefahrt die Nase. Noch bläst die Brise vor Kreuzlingen mit etwa 15 Knoten Stärke. „Da müssen wir schon ein Reff einbinden, und das sieht dann auf den Fotos ziemlich doof aus“, gibt er zu bedenken. Doch der Wind flaut ab, zehn bis zwölf Knoten, das hält selbst die offenbar ziemlich übertakelte „Yunikon“ noch mit Vollzeug aus. Die Segeltragezahl liegt bei einem gepfefferten Wert von 6,3. So üppig betucht sind ansonsten nur reinrassige Rennyachten. Als Gegen- →



HERVORSTECHEND

Die Abdeckung der Hubkielmechanik ist knallrot lackiert. Ein Farbkleck als Kontrast zur homogenen Optik

kraft dazu wirkt ein Hubkiel in T-Form mit Bleibombe und einem ebenso stattlichen maximalen Tiefgang von immerhin 2,60 Meter. Die Kielflosse ist aus Aluminium geschweißt. Der Hydraulikzylinder für die Hubmechanik versteckt sich innerhalb des Schafts. Das aufwändige System wurde von der Heinrichwerft in Zusammenarbeit mit den Aluminium-Experten von Plan & Tat in Tübingen entwickelt und ist in dieser Form

ERSTKLASSIG

Die wenigen technischen Einbauten sind schön installiert und bestens zugänglich. Platz ist genug vorhanden

BÄRENSTARK

Die Feinverstellung für das doppelte Achterstag wird über ein Magic-Wheel geführt. Das System entwickelt enorm viel Kraft

eine Novität. Auf Knopfdruck lässt sich der Tiefgang auf 1,80 Meter reduzieren, was selbst für die Häfen am Bodensee noch ein gangbares Maß ist. Der vollständige Hubvorgang dauert dabei nur wenige Sekunden, und das Schiff bleibt auch mit aufgeholtem Kiel manövrierbar.

Und segeln kann die he-12 auch. Das schlanke Schiff kreuzt mit 7,2 Knoten hart am Wind mit einem engen Wendewinkel →



SCHICHTARBEIT

Die Leisten werden angepasst und mit den Mallen verbunden. Die Schrauben kommen wieder raus

LEISTENBAUWEISE: LEICHT UND STEIF

Die Bootsbauer von der Heinrichwerft haben es nicht so mit GFK. Lieber ist ihnen das Arbeiten mit Holz. Den Rumpf der „Yunikon“ haben sie in Leistenbauweise hergestellt. Dazu werden lange, 22 Millimeter starke Leisten aus dem Holz roter amerikanischer Zedern über einem Mallengerüst geschichtet und mit Epoxy miteinander verleimt. Ist der Rumpf fertig, werden die Mallen wieder entfernt und die Schale innen und außen mit einer Lage Glasfasergewebe und Epoxyharzen überlaminiert. Die Bauweise ist aufwändig, garantiert aber perfekte Oberflächen und supersteife Verbindungen



STEIF UND STARR

Der fertige Rumpf der „Yunikon“. Die wenigen Spanten reichen aus. Die Holzkonstruktion ist stark genug



Klare Sache: Viel Cockpit, viel Aufbau, wenig Deck – die he-12 ist eine sehr eigenständige Erscheinung

ÜBER DIE BAUKOSTEN WIRD NICHT GESPROCHEN. ABGEMACHT

von nur sagenhaften 70 Grad. Unter Gennaker springt die Logge zwischendurch sogar auch mal in den zweistelligen Bereich. Diese Werte versprechen auch die Erwartungen der Naters als Regattasegler erfüllen zu können. Schließlich möchten sie mit der „Yunikon“ auch wettsegeln, zum Beispiel die Langstrecke Rund Um oder auch mal die Mittwochsregatta im Club. Im Schiff steckt dafür zweifellos ausreichend Potenzial.

Das relativ komplizierte Layout an Deck und die vielen Einrichtungen zum Verstellen und zum Feintrimmen der Segel haben Racing-Charakter. Weil die Eigner gute Segler sind und viel Regattaerfahrung mitbringen, kommen sie damit zurecht, auch nur zu zweit. Bis auf die doppelten Achterstagen, welche bei mehr Wind zwingend bedient werden wollen. Sie schränken die Ein- und Zweihandtauglichkeit ein. Ralph Nater ließ sich deshalb schon mal vorsorglich einen Galgen an den Topp des Kohlefasermasts laminieren, um später oder zum Touren vielleicht auch mal ein herkömmliches Großsegel mit nur einem Achterstag fahren zu kön-

nen. „Rentner-Option“ nennt er die mögliche Variante für das einfachere Handling, falls es dereinst einmal nicht mehr ganz so sportlich zugehen soll.

Der Ausbau kann nur spartanischen Komfort bieten. Die Naters halten nämlich nichts von langen Törns, wollen sich aber die Möglichkeit offenhalten, auch einmal an Bord übernachten zu können, etwa bei einer Regatta. Vier Personen können innen prima schlafen, ohne an Enge leiden zu müssen, mehr Komfort ist aber nicht drin. Ein paar große Staufächer sorgen für Ordnung und LED-Lichtleisten erhellen das sonst fensterlose Interieur.

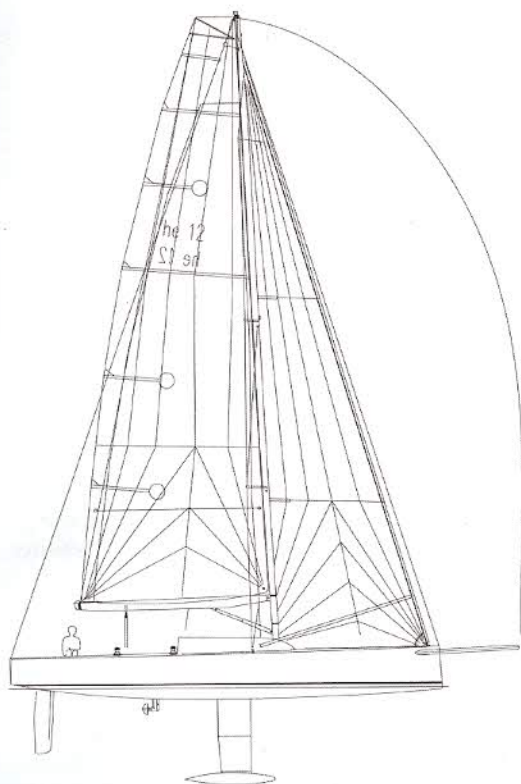
Das Deck und die offene Cockpitwanne bestehen übrigens komplett aus zehn Millimeter starkem Sperrholz, belegt mit einer Kunstholzaufgabe von Hersteller Esthec. Der mattschwarze Kajütaufbau ist komplett im Kohlefaserverbund gebaut und entsprechend leicht. Klar, über die Farbe der Haube lässt sich trefflich streiten, dafür passt sie prima zu den einheitlich schwarzen Schoten und Fallen.

Die Heinrichwerft hat mit der „Yunikon“ ganze Arbeit geleistet und den Eignern ein



ZUFRIEDENE EIGNER

Kielsanierung geplant, neues Schiff erhalten. Die Schweizer Ralph und Edith Nater haben sich ihren großen Wunsch erfüllt



TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Juliane Hempel
Lüa (Rumpflänge)	11,78 m
LWL (Länge Wasserlinie)	10,95 m
Breite	3,14 m
Tiefgang (Hubkiel)	1,80–2,60 m
Gewicht	3,45 t
Ballast/-anteil	1,6 t/46 %
Masthöhe	18,23 m
Großsegel	55,3 m ²
Rollgenau (106 %)	36,0 m ²

makellostes Produkt abgeliefert. Die Bau- und Ausbauqualität ist absolut einwandfrei, Handwerk von erster Güte – made in Switzerland.

Die he-12 lässt sich nicht schubladisieren. Das Boot ist kein Daysailer, dafür ist es zu kompliziert und zu anspruchsvoll. Es ist kein Racer, dafür ist es wiederum zu wenig konsequent, und kein Family-Cruiser, weil zu wenig wohnlich. Das Boot ist ein Maßanzug auf Kundenwunsch. Gefallen muss es, zumindest bis zu einem Verkauf, nur zwei Menschen – den Eignern. In dieser Hinsicht ist die he-12 kompromisslos wie kaum eine andere Yacht.

MICHAEL GOOD

WENIGE SEKUNDEN NUR UND DER HUBKIEL IST OBEN



PERFEKTIONIERT

An der Bordtechnik wurde nicht gespart. Die Anbauteile und die Elektronik sind das Feinste, was es auf dem Markt zu kaufen gibt. Der Hubkiel ist eine Sonderkonstruktion



SINNVOLL

Als Not- und Badeleiter wird eine faltbare Konstruktion aus den USA eingebaut. Die solide Leiter verschwindet im Rumpf. Die Maschine ist von oben prima zugänglich