

■ Swedenyachts 40

Sweden Yachts kündigt für das Frühjahr 2007 ein neues 40-Fuß-Modell an, das auf dem erfolgreichen Konzept der 42 und 45 basiert. Ein hoher, schmaler Segelplan mit viel Fläche im Großsegel und Selbstwendefock bietet gute Leistungen bei einfacher Bedienung. Das Deckslayout wurde konsequent auf eine kleine Crew ausgelegt, unter Deck bietet die Yacht aber dennoch Platz für viele Mitsegler. Der Entwurf von Peter Norlin kann in vier unterschiedlichen Ausbauplanvarianten geordert werden. Obwohl das erste Boot erst in einem Jahr ins Wasser kommt, liegen bereits sechs Aufträge vor. Preise auf Anfrage.

Sweden Yachts AB
Box 80
SE-444 21 Stenungsund
Tel: +46 303 77 06 40
Fax: +46 303 886 10
E-mail: info@swedenyachts.se
www.swedenyachts.se

Technische Daten

Swedenyacht 40

LüA	12,28 m
LWL	10,57 m
Breite	3,76 m
Tiefgang	2,00 m
Verdrängung	7.800 kg
Großsegel	47 qm
Selbstwendefock	34 qm
Motor	4-Zylinder Volvo Penta (40 kW)



...*Southerly* von 30 - 46 Fuß

... Ozeane oder Wattengewässer,
variabler Tiefgang für alle Reviere



Decksalon-Yacht *Southerly* 35 RS

Southerly 42 RS **NEU!**
und **Southerly 46 RS**

Spezielle Angebote
zum 25 jährigen Jubiläum
FRISIA YACHT SERVICE
und 15 Jahre **NORTHSHORE**

FRISIA YACHT SERVICE

Drechslerstraße 13 · 26506 Norden · Germany · Telefon +49 - (0)4931 - 3004 · Fax +49 - (0)4931 - 167801
email: frisia-yacht-service@t-online.de · www.frisia-yacht-service.de



Perfekt eingestellter Küstenkreuzer mit Regattaambitionen

Winner 10.10

Die neue Winner markiert mit ihren phantastischen Segeleigenschaften einen Mittelweg zwischen Performance Cruiser und reinrassigem Regattaboot. Dank ihres ausgeglichenen Steuerverhaltens und ihres großartigen Trimmpotentials empfiehlt sie sich gleichermaßen für schöne Küstentörns mit Segelspaß pur. Sven M. Rutter hat die Yacht auf dem IJsselmeer getestet (Fotos: Leo Agthe)

Strahlender Sonnenschein, keine Wolke am stahlblauen Himmel, kaum Welle und eine feine Segelbrise von etwa 4 Beaufort – alle Vorzeichen für einen perfekten Segeltag. Wäre da nicht diese lausig niedrige Außentemperatur von gerade einmal 3 Grad Celsius – aber die drei Lagen Funktionskleidung erfüllen ihren Dienst. Für meine Mitsegler mag es dennoch so aussehen, als wäre ich mit gebanntem Blick auf den prächtig stehenden Spinnaker zwischenzeitlich eingefroren, denn trotz gelegentlicher Böen und der dadurch eigentlich nötigen Steuer- und Trimmkorrekturen rühre ich mich kaum.

Das Geheimnis liegt in dem Boot, das ich gerade segele. Selten hatte

ich eine dermaßen hervorragend ausbalancierte Yacht in den Fingern – im wahrsten Sinne des Wortes. Denn um dieses Boot auf Kurs zu halten, bedarf es tatsächlich nur weniger winziger Fingerzeige mit dem Pinnenausleger. Rigg und Unterwasserschiff harmonieren perfekt miteinander. Der Ruderdruck gestaltet sich optimal, um die Yacht feinfühlig steuern zu können – nicht so stark, dass man wirklich arbeiten müsste, aber auch nicht so schwach, dass das Gespür für das Boot verloren gehen würde. Das Ruder gibt außerdem sehr gute Rückmeldung, sodass sich das Schiff beinahe intuitiv steuern lässt. Vor diesem Hintergrund gelingt es, die gleichzeitig ebenso unmittelbar

wie kontrolliert reagierende Yacht mit ganz dezenten Steuerbefehlen spielend im Griff zu behalten – was dann eben von außen betrachtet auf den ersten Blick so aussieht, als würde man bloß unbeirrt die Pinne festhalten.

Und man beginnt sich ernsthaft zu fragen, warum Pinnensteuerungen bei 10-Meter-Booten inzwischen so selten geworden sind. „Wir haben uns von vornherein entschlossen, die Yacht nicht einmal optional mit Radsteuerung anzubieten“, stellt Werftchef Remco Sol klar – selbst ein ambitionierter Regattasegler. Warum auch nicht, wenn ein Boot so gut an der Pinne liegt. Die Aussage vermittelt aber auch einen Eindruck von der Zielvorstellung,

die der Konzeption dieses Bootes offensichtlich zugrunde lag: ein ausgeglichenes segelndes Schiff mit hohem Spaß- und gleichermaßen Speedpotential zu entwickeln. Ihrem Namen machte jedenfalls bereits die Baunummer 1 der Winner 10.10 alle Ehre: Eine eigentlich mehr als Probefahrt gedachte Regattateilnahme bescherte ihr sogleich den Titel – die angetretene Konkurrenz musste sich mit der Heckansicht begnügen.

Traumhafte Trimmoptionen

Für derart beeindruckende Segeleigenschaften braucht es jedoch mehr als ein hervorragend ausbalanciertes Ruder – bei der Winner 10.10 stimmt einfach das Gesamtkonzept. Dies gilt vor allem in puncto Rumpf- und Deckslayout. Dabei gestaltet sich der erste Eindruck im positiven Sinne eigentlich eher unspektakulär – die Yacht präsentiert sich in schnörkellosem, glasklarem Design ohne augenfälligen Schnickschnack oder vermeintlich innovative Speziallösungen. Man findet sich hingegen auf Anhieb zurecht – alles, was man zum Segeln braucht, ist an seinem Platz und zudem optimal ausgelegt. Aber gerade das macht die Winner aus – sie bietet schlicht eine sehr durchdachte und entsprechend ergonomische Ausstattung.

Das Cockpit wirkt aufgeräumt und gestaltet sich dank der Pinnensteuerung auch recht geräumig. Die hohen Süllkanten vermitteln Sicherheit und bieten bei Lage zudem einen ebenso komfortablen wie sicheren Sitzplatz auf der hohen Kante. Selbst bei starker Krängung verspürt man hier keinen Anreiz, sich zusätzlich krampfhaft am Seezaun festhalten zu müssen. Die beiden Genuawinschen (Lewmar, zweigang, selbstholend) sind perfekt auf den Süllkanten platziert – lassen sich in jeder Situation problemlos erreichen und engen dennoch den Sitzplatz nicht unnötig ein. Auch die werftseitig

Die Winner 10.10 in Rauschefahrt unter Spinnaker – dank optimaler Trimmrichtungen und eines hervorragenden Steuerverhaltens lässt sie sich beinahe spielend führen

teakbelegten seitlichen Duchten wurden makellos ausgeführt. Pfiffig: der unmittelbar vor dem Niedergang angeordnete Traveller. Er reicht über die gesamte Cockpitbreite, was eine hohe Funktionalität verspricht, und ist dennoch nicht im Weg – die versenkte Schiene schützt vor Verletzungsgefahr.

In Sachen Trimpotential lässt die Winner insgesamt kaum Wünsche offen. Die Großschot läuft quasi endlos auf den Block mit Klemmen auf dem Travellerschlitten. So ermöglicht sie über das eine Ende eine Grobeinstellung (beispielsweise zum schnellen Fieren) und eröffnet über das andere, durch einen zusätzlichen Block geschorene Ende gleichermaßen ein Feintuning des Hauptsegels – eine ebenso einfache wie praxiserichte Lösung. Sie ist Teil des Performance-Pakets, das für einen Aufpreis von 1.440 Euro inklusive Umsatzsteuer angeboten wird (ebenso wie die kugelgelagerten Blöcke) und das man mit Blick

auf die damit in Sachen Handling verbundenen Vorteile in jedem Fall mit einplanen sollte.

Die Winner demonstriert an vielen Stellen, wie man mit durchdachten Lösungen auch ohne größeren Aufwand ein Optimum erreichen kann. Ein weiteres Beispiel bildet die bestechend einfach gelöste Führung des Spinnakergeschirrs – es ist damit in wenigen Minuten klariert und erfüllt dennoch uneingeschränkt seinen Zweck. Das ganze Geheimnis liegt lediglich in einigen mit Verstand platzierten Blöcken.

Der recht weit vorn stehende, 15,5 Meter über die Wasserlinie aufragende verjüngte Sparcraft-Mast (Zwei-Salings-Rigg) trägt mit seinem ausladenden Baum ein 32 Quadratmeter messendes Lattengroß, das mit allen erdenklichen Trimmoptionen versehen ist – vom Unterliekstrecker über den gut ausgelegten Baumniederholer bis zum Cunningham. Sämtliche Fallen und Strecker laufen über Hebelklemmen auf zwei ►





Das empfehlenswerte Performance-Paket bietet hochwertige Beschläge und eine weitere Optimierung des Deckslayouts; der TBS-Belag ist aufpreispflichtig

selbstholende Zweigang-Arbeitswischen (ebenfalls Lewmar) auf dem Kajütdach – und lassen sich damit ausnahmslos aus dem Cockpit bedienen. Zum Trimmen des Riggs ist das geteilte Achterstag mit einer Talje versehen, die durchaus ausreichenden Zug erlaubt.

Das 24 Quadratmeter große Vorsegel wird an einer Rollanlage mit versenkter Trommel gefahren, um den Spalt zwischen Unterliek und Deck zu minimieren, der ansonsten zu Leistungseinbußen führen könnte. Die standardmäßig vorgesehene 110-Prozent-Fock (9/10-Takelung) lässt sich trotz der mittig auf den Laufflächen angeordneten Püttinge (Einpunkt-Verstägung) eng schoten. Die Holeyunkte sind über Leinen aus dem Cockpit verstellbar (ebenfalls Teil des Performance-Pakets) – die betreffenden Schienen vorbildlich dimensioniert. Hochwertige Beschläge runden den positiven

Gesamteindruck ab – kurzum: Bei dieser Decksausstattung wird jeder seglerisch ambitionierte Skipper zufrieden strahlen.

Großartiges Segelverhalten

Die Hagoort-Segel in „Off-Shore-Performance-Qualität“ gehören zur Standardausstattung, machen einen soliden Eindruck und verheißen mit ihrem makellosen, perfekt abgestimmten Schnitt ordentlichen Vortrieb. Und dieser stellt sich bei unserer Testfahrt dann auch rasch ein. Unmittelbar nach dem Ablegen setzen wir Groß und Fock – das Boot spricht sofort an und nimmt bei 11 bis 12 Knoten Wind umgehend um die 6,5 Knoten Fahrt auf.

Der schnittige, vergleichsweise niedrigbordige Rumpf der Winner 10.10 wirkt eher rank, doch dank des hervorragenden Trimpotentials

dürfte sich der Punkt bis zum Einreffen selbst an der Kreuz um einiges hinauszögern lassen. Mit gut durchgesetztem Achterstag, einem flachen Großsegeltrimm und dem leicht nach Lee gesetzten Traveller gestaltet sich die Krängung in der Kreuz bei diesen Windverhältnissen jedenfalls durchgehend moderat – was sich entsprechend positiv im Speed niederschlägt.

Selbst in den gelegentlich einfallenden Böen bleibt das Boot trotz zunehmender Krängung jederzeit problemlos beherrschbar. Zu behaupten, dass sich die Yacht davon völlig „unbeeindruckt“ zeigen würde, wäre jedoch unzutreffend. Sie reagiert durchaus sehr direkt und sensibel auf jede Veränderung von Wind und Trimm. Aber gerade dieses Verhalten vermittelt großen Segelspaß – zumal das Boot jederzeit ebenso feinfühlig dem Ruder gehorcht und sich auf diese Weise beinahe spielend führen lässt.

Kurz hinter der Hafenansteuerung nehmen wir die Fock weg und setzen den Spinnaker. Er beschert uns in Rauschefahrt bei etwa 165 Grad zum Wind mit durchschnittlich 7,5 Knoten erwartungsgemäß den flottesten Vortrieb auf unserer Testfahrt. Unter dem Vorwindsegel zahlt sich das ausgeglichene und dennoch feinfühliges Segelverhalten der Yacht besonders aus – in purem Segelspaß.

Auf der Rückfahrt geht es dann noch einmal an die Kreuz. Der Wendewinkel lässt sich dabei bei etwa 75 Grad festmachen – ein sehr guter Wert, zumal wir als maximale Höhe durchgehend Werte zwischen 35 und 40 Grad ermitteln. Wenngleich



Effektive Lösungen an Deck: Ankerkasten mit versenkter Rollanlagen-Trommel, solide Pinnenaufhängung, Leinenumlenkung ins Cockpit



Pfiffige Großschotführung mit Grobeinstellung und Feintuning

sich das Segeln in diesen Dimensionen natürlich auf der Logge niederschlägt, die aber immerhin auch unter 40 Grad Windeinfallswinkel noch 4,6 Knoten zeigt. Bei 50 Grad zum Wind läuft das Boot auf optimaler Höhe lockere 6,3 Knoten – aufgeschrickt auf 65 Grad sogar 6,7 Knoten. Den gleichen Wert messen wir auf Halbwindkurs.

Sofern man für raume Kurse noch ein Vorwindsegel in Gestalt eines Spinnakers oder Gennakers parat hat, kann man also mit der standardmäßig vorgesehene Fock bereits voll auf seine Kosten kommen. Die optional angebotene, 32 Quadratmeter große Genua 1 scheint vor diesem Hintergrund wirklich verzichtbar. Ohne Vorwindsegel kommen wir auf raumem Kurs hingegen lediglich auf knappe 5 Knoten – Ersteres sollte man daher in jedem Fall mitordern (Aufpreis 80-Quadratmeter-Spinnaker: 2.430 Euro plus 970 Euro für Baum, Fall, Auf- und Niederholer sowie Decksbeschläge; Aufpreis 68-Quadratmeter-Gennaker: 2.340 Euro; jeweils mit Schoten). Ansonsten würde man aber auch auf einigen Segelspaß verzichten, den dieses Boot unter Backstagsbrise bereiten kann.

Solide Basis

An der beeindruckenden Segelperformance dürfte auch die Rumpfform nicht ganz ►

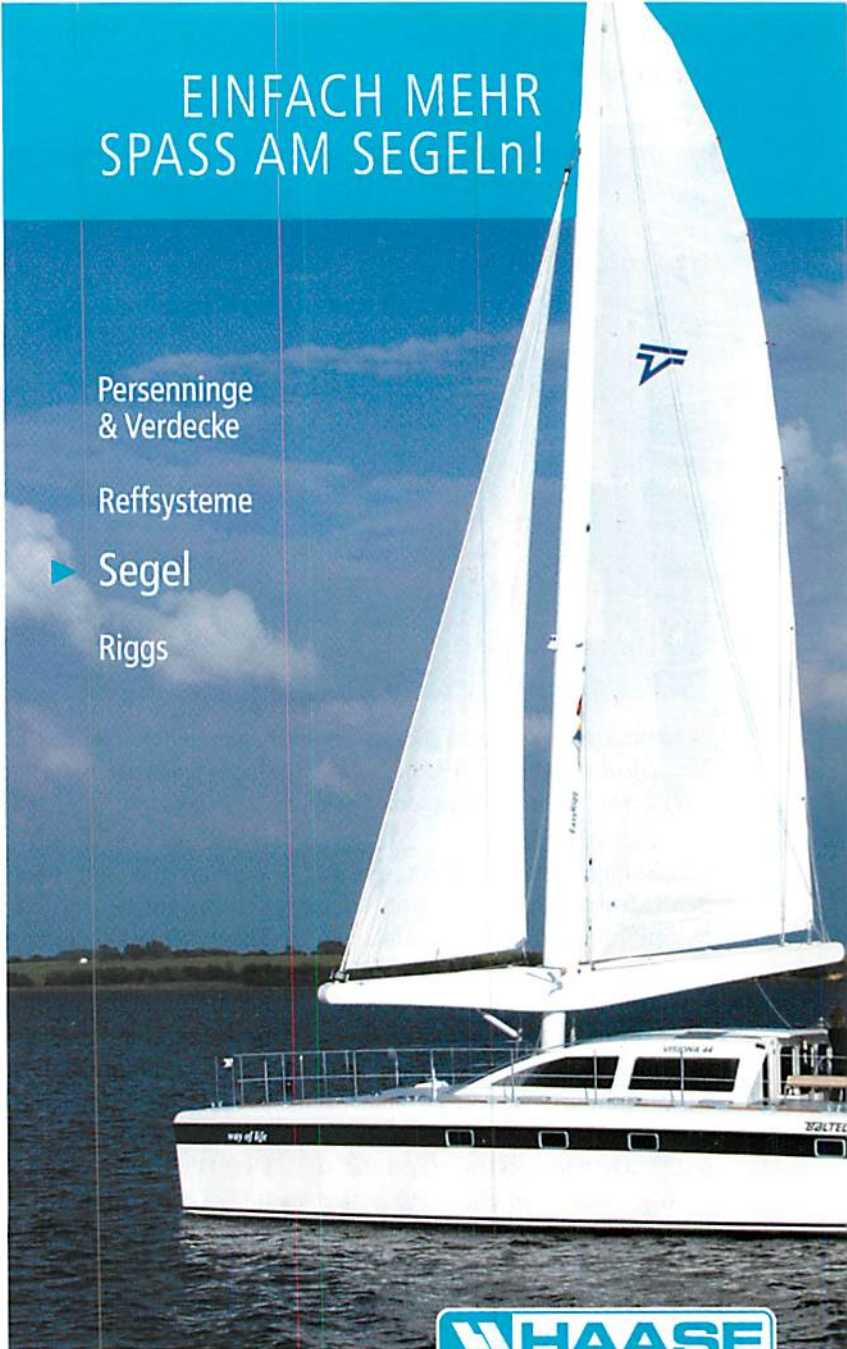
EINFACH MEHR SPASS AM SEGELN!

Persenninge & Verdecke

Reffsysteme

► Segel

Riggs



► Zum Beispiel mit unseren ausgewählten Materialien

Wir verarbeiten Tuche, die sich bewährt haben:

Premium Dacron

Feinste Fasern hochfest verwebt. Dies ist die Grundlage für unsere Premium Dacron Tuche. Daraus machen wir Segel die Ihren Preis wert sind.

HydraNet Radial

Hochfeste Dyneemafasern ergeben unser einzigartig gutes Gewebe für den anspruchsvollen Fahrtensegler.

MAXX Laminat

Das lastorientierte Laminat von der Rolle. Die richtige Wahl, wenn es um hohe Profilstabilität geht.

Wir beraten Sie gerne über das richtige Tuch für Ihr Boot

► Haase Segel

Gneversdorfer Weg 9 • 23570 Travemünde • Tel.: 04502-2038
www.haase-segel.de • info@haase-segel.de



Schlichter, aber durchaus geräumiger und handwerklich ordentlich ausgeführter Innenausbau – die beiden Längssofas im Salon ergeben nach dem Hochklappen der Rückenlehnen zwei bequeme Seekojen

unschuldig sein. Mit ihren schlanken Linien, dem ambitionierten Steven und dem leicht eingefallenen Heckspiegel wurde hier ebenfalls unverkennbar großer Wert auf flotten Vortrieb und eine entsprechend optimierte Wasserlinie gelegt. Dem Konstruktionsbüro Van de Stadt ist mit der Winner 10.10 ein durchaus zeitgemäßer Entwurf gelungen – ohne jedoch die typischen Linien der Werft zu verlassen. In puncto Design erscheint die Winner damit ebenfalls als schlüssiges Konzept. Der Rumpf wird im Handauflegeverfahren unter Einsatz von Rovinggeweben gebaut. Längsstringer und Schotten sind einlamiert. Das Deck besteht aus einer Sandwichkonstruktion mit Hartschaum als Isolierung und zusätzlicher Verstärkung. Rumpf und Deck werden unter Einsatz von Rovings und Glasseidenmatten zu einer wasserdichten Einheit miteinander verbunden. Wasserlinien und Zierstreifen sind bereits im Gelcoat eingefärbt. Damit kann die Werft auch in Sachen Bauqualität auf ein hochwertiges Produkt verweisen, das eine entsprechende Lebensdauer und Wertbeständigkeit verspricht.

Gutmütiges Manövrierverhalten

Nach dem Segelbergen testen wir schließlich noch die Manövereigenschaften unter Maschine. Der Dreizylinder-Einbaudiesel mit Saildrive und Zwei-Flügel-Faltpropeller von

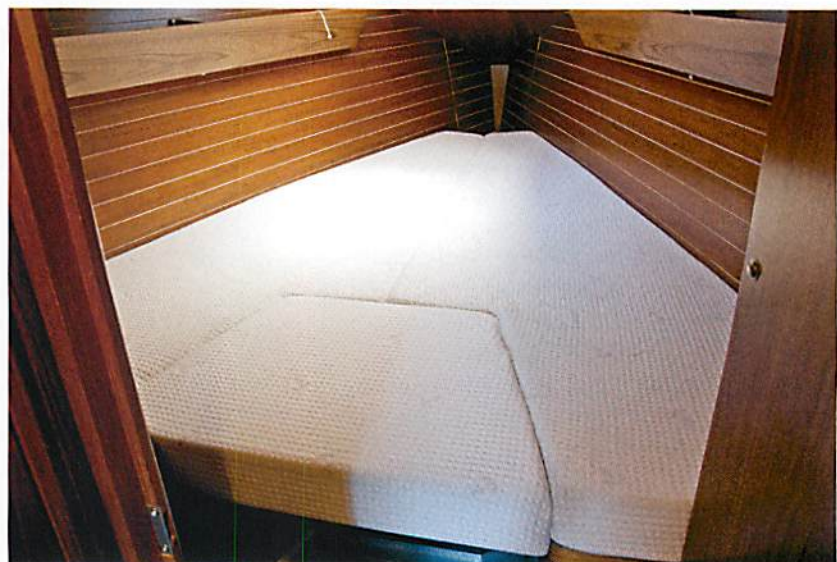
Yanmar mag mit seinen 15,6 kW (21 PS) auf den ersten Blick etwas knapp bemessen erscheinen – bringt die Yacht jedoch in Marschfahrt bei 2.800 Umdrehungen pro Minute problemlos auf 6,2 Knoten Fahrt. Unter Vollast (3.900 Umdrehungen pro Minute) pflügt das Boot sogar mit Rumpfgeschwindigkeit voran. Der Drehkreis beträgt gerade einmal 1,5 Bootslängen – auch die Aufstopfstrecke unter Marschfahrt gestaltet sich recht kurz. Sofern man also nicht gerade stundenlang gegen eine mächtige See anjockeln muss, dürfte die Maschinenausstattung voll ausreichen. Lediglich das Umschalten von Vo-

raus- auf Achterausfahrt gestaltet sich etwas zögerlich. Außerdem könnten sich an der Position des Maschinentelegrafen an der Cockpitbank an Backbord die Geisterscheiden: Eine optimale Platzierung ist auf Yachten ohne Steuersäule sicher immer etwas schwierig – uns erscheint der Gashebel jedoch recht weit vorn angebracht. Wer im Hafen gern die Pinne etwas anhebt, um achtern auf der Ducht stehend zu steuern, dem könnte der Weg etwas lang werden – sofern man jedoch lieber etwas weiter vorn stehend mit dem Ausleger steuert, dürfte man mit dieser Anordnung wiederum ganz gut zurechtkommen. Letztlich also eine Geschmackssache.

Der Schalldruck fällt achtern mit 76 Dezibel etwas hoch aus – hält sich im Salon und im Vorschiff mit 72 beziehungsweise 63 Dezibel aber im Rahmen.

Mehr Spaßfaktor als Wohnschiff

Auf See macht der Winner 10.10 damit so schnell also keiner etwas vor – doch wie sieht es mit dem Wohnkomfort im Hafen aus? Das recht schlicht gehaltene Interieur erinnert ebenfalls mehr an einen Racer. Auch hier findet sich ein eher nüchternes Design; dominiert Funktionalität; fehlt es an Brimborium – und vielleicht auch etwas an Gemütlichkeit. Im geräumigen



Großzügige Koje im Vorschiff – achtern ist optional ebenfalls eine abgeschlossene Kajüte erhältlich



Die Einbauten gestalten sich durchgehend funktionell – auch die Nasszelle bietet üblichen Komfort

Salon sind seitlich klassische Längssofas eingebaut – der beidseitig abklappbare Tisch lässt ausreichend Platz für den Durchgang in die Vorschiffkabine. Die dortige Dreiecks-Doppelkoje bietet mit einer Länge von 2,12 Meter und einer größten Breite von 1,83 Meter (verjüngend auf 0,45 Meter im Fußraum) eine ausreichend große Liegefläche. Zwischen Salon und Vorschiffkabine ist an Backbord die Nasszelle untergebracht. Die Achterkoje an Steuerbord kommt mit 2,10 Meter Länge und 1,68 bis 1,12 Meter Breite (nach achtern verjüngend) ebenfalls auf ein gesundes Flächenmaß. Gegen einen Aufpreis von 1.465 Euro ist auch eine abgeschlossene Achterkabine erhältlich – eine durchaus empfehlenswerte Variante. An Backbord wurde neben dem Niedergang eine kleine L-förmige Pantry eingebaut.

Das Innenraumkonzept fällt also nicht gerade sonderlich innovativ aus – aber dennoch keinesfalls einfalllos. Dafür sorgen verschiedene schöne Details, die die Funktionalität der Einbauten nachhaltig unterstreichen. So ergeben beispielsweise die beiden Salonsofas nach dem Hochklappen der Lehnen zwei bequeme Seekojen mit einer Liegefläche von jeweils etwa 2 mal 0,70 Meter. Auch die Staumöglichkeiten unter Deck wurden durchdacht konzipiert – beispielsweise die beiden großzügigen Schubladenfächer unter dem Salontisch, die mit Schlingerleisten gut gesicherten Ablagen an der seitlichen Bordwand ▶

100% Erfolg !

Credit photos - Digitalvision - 51026

NEU TRACKFISH 6500

INSTRUMENTS - CHARTPLOTTERS - AUTOPILOTS - COMMUNICATIONS - FUEL MANAGEMENT

Erreichen Sie auch die abgelegensten Fischgründe sicher mit dem neuen TrackFish6500 :

- GPS Kartenplotter und 50/200 kHz Doppelfrequenz-Fishfinder.
- 600 W Aussendeleistung Fishfinder.
- Perfekt ablesbares 5-Zoll-Display, 320 x 240 Pixel.
- Einfachste, intuitive Menüführung.
- C-Map Max Seekartenmodule.
- Integrierte 32 Mb Weltkarte.
- SmartCraft, Benzin- und Diesel-durchflussmessung (als Option).

Sie wünschen sich einen sicheren Törn und viel Erfolg beim Angeln ?
 Dann ist der neue TrackFish6500 von Navman sicherlich die beste Wahl... und auch sein Preis wird Sie positiv überraschen !

Einen kostenlosen Navmankatalog erhalten Sie :
 Tel. 06105 / 92 10 10
 kontakt@plastimo.de
 www.plastimo.de

sowie die diversen Schubladen und Schapps in der Pantry.

Letztere bietet zudem alles, was man braucht – von der runden Niro-Spüle über den Dreiflamm-Gasherd mit Backofen (beides Standardausstattung) bis zur isolierten Frigomatic-Toplader-Kühlbox (900 Euro Aufpreis). Ein nettes Detail bildet der hinter einer kleinen Schiebetür in der achteren Backskiste untergebrachte Mülleimer, der auf diese Weise unschöne Gerüche aus dem Salon fernhalten soll. Auch die Nasszelle bietet den gewohnten Komfort und ist sauber ausgeführt. Eine Druckwasseranlage mit 150-Liter-Frischwasservorrat (in zwei Tanks) und ein Fäkalientank (45 Liter) gehören zur Standardausstattung (Warmwasseranlage gegen Aufpreis).

In Bezug auf die handwerkliche Ausführung gibt es an dem in solidem Teakholz gehaltenen Innenausbau insgesamt nichts zu kritisieren. Gleiches gilt für die Polster. Einziger Wermutstropfen: die recht knappen Stehhöhen von lediglich 1,76 Meter im Vorschiff, 1,85 im WC (im Bereich des Decksluks) und 1,88 in der Achterkabine. Hier könnten sich groß gewachsene Menschen etwas eingengt fühlen. Im Salon stehen immerhin 1,90 Meter zur



In der L-förmigen Pantry findet sich ebenfalls alles, was man braucht

Verfügung. Auch fällt die Tageslichtausbeute unter Deck etwas dünn aus, was aber bei dieser Bootsgröße nicht ungewöhnlich ist. Dafür sind zumindest ausreichend Lüftungsmöglichkeiten vorgesehen – im Salon über Schiebeluk, Decks Luke und zwei Dorade-Lüfter, im Vorschiff und im WC jeweils ebenfalls über ein Decks luk und in der Achterkabine über zwei seitliche Bullaugen.

Ein Boot für schöne Tages-schläge

Mit ihren phantastischen Segeleigenschaften wandelt die Winner 10.10 durchaus auf einem Mittelweg zwischen Performance Cruiser und reinrassigem Regattaboot. Wer Freude an agil segelnden Yachten

hat, die jede Trimmoptimierung sogleich auf der Logge quittieren, der kann mit diesem Boot viel Spaß haben – und auf der nächsten Vereinsregatta auch noch manchen Kollegen schocken. Dabei erfordert das ausgeglichene Steuerverhalten der Winner nicht zwingend einen einschlägig ambitionierten und versierten Skipper – man kann mit dem Boot ebenso beim genusslichen Cruisen seinen Spaß haben.

Es ist nichts Ungewöhnliches, dass Werften bei der Konzeption ihrer Yachten das Gewässer vor der eigenen Haustür im Auge haben. So dürfte auch die Winner geradezu ein ideales Boot für das IJsselmeer und ähnliche Gewässer darstellen. Für Reviere also, wo man schnell einmal für einen schönen Segeltag aufs Wasser gehen kann, in der Regel jedoch den Abend wieder im nächsten Hafen beschließt. Wo ein beständiger Wind viel Segelspaß verheißt, bei moderatem Seegang und navigatorisch überschaubarer Infrastruktur. Denn für größere Schläge über die offene See erscheinen Wohnkomfort und Einrichtung dann doch etwas einfach gestrickt – insbesondere die mehr sporadische Navigationsecke. Aber diesbezüglich hat sicher jeder seine eigenen Ansprüche.

Für Küstentouren und größere Binnenreviere ist die Winner hingegen geradezu perfekt designed – hier dürfte auch der Tiefgang von 1,80 Meter kein Problem sein (optional ist ein auch flacherer Kiel mit 1,40 Meter Tiefgang und 250 Kilogramm zusätzlichem Ballast erhältlich). Dennoch ist sie selbstverständlich ebenso hochseeklassifiziert (CE-Entwurfskategorie A) und dürfte angesichts ihres Seeverhaltens dort auch bestehen. Genügend Stauraum für längere Törns ist ebenfalls vorhanden – nicht zuletzt in der riesigen Backskiste an Backbord. Selbst zwei Gasflaschen lassen sich unterbringen.

Der Preis von 108.700 Euro inklusive Umsatzsteuer, segelfertig, erscheint angesichts der gelieferten Leistung und der zu erwartenden Wertbeständigkeit angemessen. ■



Ein ambitionierter Riss und ein gut abgestimmtes Rigg verheißten Segelspaß pur

Winner 10.10

Technische Daten

Konstrukteur.....Van de Stadt Design
 Takelungsart.....9/10-Sloop
 Bauweise.....GFK-Sandwich
 Länge über Alles.....10,14 m
 Länge Wasserlinie.....8,70 m
 Breite.....3,25 m
 Tiefgang Standardkiel.....1,80 m*
 Verdrängung.....4.300 kg
 Ballast.....1.600 kg
 Ballastanteil.....ca. 37 %

Mast über der WL.....15,50 m
 Segelfläche am Wind**.....56 m²
 Großsegel Standard.....32 m²
 Rollfock Standard (110 %)...24 m²***

Maschine.....Yanmar 3 YM 20-CE (Saildrive) 15,4 kW
 Tankkapazität Diesel.....52 l
 Tankkapazität Wasser.....150 l

Anzahl der Kabinen ohne Salon.....1/2****
 Anzahl der Kojen inkl. Salon.....6
 Stehhöhe im Mittel.....ca. 1,85 m

Theo. Rumpfgeschwindigkeit.....7,2 kn
 Längen/Breitenverhältnis.....3,12/1
 Segelflächen Verdrängungsverhältnis**.....4,60
 Spez. Segelfläche*.....13,02 m²/t

* optional 1,40 m, ** Segelfläche der Standardversion, *** optional Genua I mit 34 m², **** 1 in der Standardversion, abgeschlossene Achterkabine optional

Geschwindigkeiten

Größte Höhe.....35-40°.....4,6 kn
 Optimale Höhe.....50°.....6,3 kn
 Aufgeschrickt.....65°.....6,7 kn
 Halber Wind.....90°.....6,7 kn
 Raumbang (ohne Spi).....140°.....4,8 kn
 Raumbang mit Spi.....165°.....7,5 kn

Diese Werte gelten für Besegelung: Großsegel und Rollfock (110 %), Windgeschwindigkeit: ca. 11-12 kn (4 Bft), Wellenhöhe: rund 0,5 m



Grafik: Michael Herrmann

Preise und Ausstattung


Grundpreis ab Werft: 108.700 Euro inkl. 16% MwSt.
 Darin enthalten unter anderem: Rigg inkl. Baum, Niederholer, Wanten, Fallen und Strecker, Lattengroßsegel und Rollfock (Hagoort Offshore Performance), Bug-/Heckkorb, Seereling und Badeleiter, Teakdeck auf Bänken, vier selbstholende Zweigang-Winschen (Lewmar), zweimal vier Fallenstopper, Pinnensteuerung, vier Belegklampen, Maschine mit Saildrive und Propeller, Positionsleuchten, Lenzpumpen, Motor- und Bordstromkreis inkl. Batterien (60 bzw. 100 Ah), Instrumentierung Raymarine ST 60 Tri-Data, Windex, Kompass, Holzbausatz (Ein-Kabinen-Version), Pantry mit Gaskocher und Backofen, Nasszelle inkl. Pump-WC mit Fäkalientank (inkl. Deckabsaugung), Druckwassersystem, Anker mit 45 m Trosse und 6 m Kettenvorlauf, Fender, Festmacher

Werft

Winner Jachten bv
 Voorland 13, NL-1601 EZ Enkhuizen
 Telefon: 0031 - 228 31 6001, www.winneryachts.com



Grafik: Michael Herrmann



Contessa Yachten aus Großbritannien genießen weltweit einen hervorragenden Ruf. „Relax, it's a Contessa“ geriet zum Sinnspruch für Solidität und Seetüchtigkeit. Jan Kuffel traf Bootsbauer Jeremy Rogers, Herz und Seele der Klassiker

Adel verpflichtet Contessa Yachten

Eine Reise nach Südengland lässt das Herz jedes Seglers höher schlagen, denn am Solent, jenem berühmten Streifen Wasser zwischen der Isle of Wight und dem Festland, stand die Wiege des heutigen Yachtsports. Aus dem Rennen um das Eiland entstand der America's Cup, das schlammige Tidengewässer war jahrzehntelang Austragungsort des Admiral's Cup, und noch heute treffen sich alljährlich über tausend Yachten zur Cowes Week. Logischerweise ist ein großer Teil der britischen Bootsbauindustrie in dieser Region ansässig.

Yachtsportgeschichte

Ich habe die Gelegenheit, einen Mann zu treffen, der die britische Segelsportgeschichte entscheidend mitgeprägt hat: Jeremy Rogers, den Schöpfer der legendären Contessa-Yachten. Wenn man in das kleine Städtchen Milford-on-Sea kommt,

einem Nachbarort des Segelzentrums Lymington und ebenfalls am Solent gegenüber der berühmten Needles gelegen, deutet nichts darauf hin, dass dort eine Bootswerft ansässig ist. Unter der angegebenen Adresse findet sich ein kleines Gewerbegebiet, das sicherlich schon bessere



Die Contessa 26 war die erste GFK-Yacht, die bei Rogers vom Stapel lief

Tage gesehen hat. Erst nach einigem Suchen bringen mich eine Negativform und eine Ansammlung von Masten an mein Ziel: Jeremy Rogers, Marine and Industrial Mouldings, verkündet ein Schild an der kleinen Halle eher zurückhaltend.

Hinter diesem Namen verbergen sich vierzig Jahre Bootsbaugeschichte. Im kleinen Büro der Werft werde ich freundlich begrüßt. Fiona Rogers und ihr Mann Jeremy, „the Contessa man“, wie ihn die britische Wassersportpresse betitelte, freuen sich sichtlich über den Besuch aus Germany.

Solides Handwerk

Der Werftchef selbst passt genau in das Bild des handwerklichen Bootsbauers, Papieroverall, schwielige Hände und Hobelspäne in den Haaren. Er ist heute 66, wirkt aber locker zehn Jahre jünger. Obwohl Rogers in ganz England für seine