

Segelspaß für



Am Möhnesee, ein Stausee in Nordrhein-Westfalen, der Vater macht den Segelschein, Junior Tobias landet im Opti und wird angefressen. Er segelt Pirat, FD, Jollenkreuzer und träumt den Traum vom eigenen Boot. Jahre später segelt es, die TS 23, ein schickes, kleines Boot mit vielen Raffinessen.

Von **Hans-Dieter Möhlhenrich**

Anspruchsvolle

TS 23

Maße:

Lüa 7,00 m, Breite 2,20 m
Gewicht ca. 830 kg
Segelfläche 36 m² (28,5 m²)

Preis

ab ca. 39900 Euro,-
(Testboot 65500,- Euro)





Wirkt wie Holz, ist aber GFK, das mit Holzfurnier überzogen wurde.

Bereits mit 15 Jahren, erzählt Tobias Stüppardt, beginnt er „sein Boot“ zu zeichnen. Aus der Leidenschaft ist Beruf geworden, in Bremen hat er Schiffsbau studiert und sich auf Yachtkonstruktion spezialisiert. Sein erstes Boot, die TS 23, ist ein sieben Meter langes und 2,20 Meter breites Schmuckstück. Ihre Maße hat der Möhnesee bestimmt, denn dort ist über eine Formel die Bootsgröße beschränkt, doch ist das Boot für jedes andere Revier ebenso interessant.

Die TS 23 erinnert ein wenig an einen modernen Jollenkreuzer, ist aber keiner, denn sie hat einen schmalen Kiel mit Bombe, der bei der Baunummer eins 1,60 Meter tief reicht, aber mit alternativem Hubkiel auf 0,45 Meter verkürzbar ist. Ein Sportboot vielleicht? Dafür ist der Riss etwas zu konservativ. Doch sportlich ist die TS 23 allemal: Heißes Kohlefaserrigg mit viel Segelfläche auf ein weit ausgestelltes Großsegel und eine Genua verteilt, Trimmstrippen ohne Ende und schlussendlich ein Doppeltapez – Kielboot-Segelspaß mit Jollencharakter wie man das früher am ehesten von der Dyas kannte.



Unter den Polstern ist Stauraum, in der Maststütze laufen Groß- und Gennakerfall.

Gebaut wurde der Prototyp bei der Bootswerft von Mario Glade in Drensteinfurt über einer Form, die nach den CAD-Daten des Konstrukteurs gefräst wurde, denn es soll eine kleine Serie entstehen. Nicht jedes Exemplar so aufgemotzt und technisch hochgezüchtet wie der Prototyp, in dem Tobias Stüppardt zunächst einmal seine vielen Ideen verwirklichen wollte, weshalb es zur High-End- auch eine Sport-Konfiguration gibt mit kürzerem Mast und weniger Segelfläche, die segelfertig mit 39900 Euro auch deutlich günstiger ist gegenüber den 65500 Euro der Toppversion. Dem Konstrukteur ist klar, dass nicht jeder einen Kohlefasermast braucht, mancher mit der Segelfläche



Der Aluhebel dient der Holepunktverstellung für die Genua.



Rüssel und Gennaker-Trompete. Die Trommel der Genua sitzt auf einer Schiene und verschiebt sich samt Vorstag unter Druck nach Lee.



Von den Trimmbänken beidseits hat man Zugriff von Luv auf wichtige Strecker.

von 36 Quadratmeter am elf Meter Mast zuviel Tuch hat, wenn er nur zu zweit segeln will oder die Dinge, sprich Beschlagsausrüstung lieber einfacher hätte, wenn er am Wochenende nur ein paar Stunden segeln will. Der Kunde ist König, Individualität und Flexibilität ist Trumpf und jeder bekommt sein Boot so wie er sich das vorstellt, selbst wenn er es offen und ohne die nette Schlupfkabine für drei haben will.

Rumpf und Deck und Kajütaufbau werden als Epoxy-Sandwich-Laminat gebaut, wobei das Harz im Vakuuminfusion „eingesaugt“ wird. Mit dem hochwertigen Material der TS 23, dazu handwerklich von der Werft gut verarbeitet, ist diese Bauweise heute die beste Grundlage für langlebige, leichte und steife Rümpfe. Die Cockpitbänke und der Innenausbau sind aus holzverleimten Schaumstoffplatten, die mit Epoxi versiegelt und lackiert wurden.

Das Deck ist mit einer teakholzverleimten Sperrholzplatte belegt, die Aufbauten des Prototypen sind mit Mahagoniverleimungen überlaminiert, sodass das Boot sehr edel wirkt, aber auch einen Hang zu Pflegebedarf hat.

Die technische Ausstattung bietet eine Reihe von Leckerbissen: Eine Trompete für den Gennaker zum Beispiel, einen Rüssel wie ein Schwertfisch aus Kohlefaser, ausgeklügelte Leinenführungen mit zigfacher Umlenkung ins riesige Cockpit mit dem Ziel, dies möglichst frei von Leinensalat zu halten und bei Bedarf von der Luvkante aus trimmen zu können.

Die Genuaschot läuft unter Deck und kommt erst im Cockpit wieder ans Tageslicht. Ohne Wunsch wird sie über Grob- und Feineinstellung bedient. Der Holepunkt kann über einen hinter der Innenverkleidung versteckten Hebel von Luv aus verstellt werden.

Die wichtigsten Strecker sind in den Seitentanks geführt, werden dort umgelenkt und laufen beidseits auf eine Trimmbank im

Griffbereich des Steuermanns. Damit muss man sich vertraut machen, auf Antrieb hat man das nicht im Griff, was für welchen Zweck dient.

Kurz vor unserem Probeschlag hat Tobias Stüppardt noch eine Schiene im Vorschiff eingebaut, auf der die Trommel mit dem Vorstag vom Segeldruck nach Lee wandern kann. Fünf Grad mehr Höhe verspricht er sich davon, was wir allerdings nicht überprüfen können, denn das Genuavorliek lässt sich nicht optimal durchsetzen.

Das alles muss gewartet und kontrolliert werden können. Die entsprechenden Luken dafür sind an den richtigen Stellen da. Doch genauso wichtig sind Wasseraustritte, damit kein Wasser in den Leinenkanälen stehen bleibt. Auch daran ist gedacht.

Viele Umlenkungen haben zwei Nachteile: Sie verbrauchen viele Umlenkrollen, die in guter kugelgelagerter Qualität teuer sind und trotzdem entsteht einiges an Reibung. Tobias Stüppardt hat daher schon ein Konzept im Kopf, wie er die Strecker mit weniger Aufwand in einem Kanal im Kielbereich nach Achtern führt.

Neben der satten Beschlagsausrüstung hat der Konstrukteur der TS 23 ein kleines Stück Wohnlichkeit verpasst. Das Kajütedach ist so hoch, dass man in dem kleinen Salon sitzen kann. Und auf den Polstern können drei Personen gut übernachten. Stauraum findet sich unter den Kojen, die Segel können von den Kojen aus unter die Sitzbänke geschoben werden und sind so aus dem Weg. Da hat endlich einer mal darüber nachgedacht, wohin mit den Segeln auf einem kleinen Boot. Einen riesigen Stauraum gibt es noch unter dem Cockpitboden, wo Fender und Leinen ihren Platz finden. Als Motorisierung ist ein Außenborder an einer hochholbaren Halterung vorgesehen.

Während man sich mit den Trimmeinrichtungen erst vertraut machen muss, ist man mit dem Boot sofort auf „Du und Du“. Es lässt sich fe-

derleicht und präzise steuern, nimmt auch bei leichtem Wind sofort Fahrt voraus auf ohne große Abtrift. Dabei macht sich das lange Ruderblatt unter dem Rumpf gegenüber einem angehängten Ruderblatt positiv bemerkbar. Spaßfaktor wie auf einer schnellen Jolle.

Der See bietet zwischen zwei und vier Beaufort und trotz der großen Segelfläche lässt sich das Boot gut beherrschen. Mit vier Personen auf der Kante reicht es, in den Böen etwas das Groß aufzumachen, um zuviel Power abzufedern, stabiler und schneller segelt es sich mit Trapez. Bei zwei Beaufort zeigt das GPS 5,5 Knoten, über drei beschleunigt die TS 23 auf 6,2 Knoten, erreicht also noch nicht ganz die Rumpfgeschwindigkeit. Ursache dürfte das nicht optimal durchsetzbare Genuavorliek sein.

Das Geschwindigkeitspotential unter Gennaker bleibt etwas hinter einem reinras-

sigen Sportboot mit seinem vergleichsweise hohen Gleitpotential zurück, bei abflauendem Wind mit zwei bis drei Beaufort erreichen wir knapp über sieben Knoten, was ein beachtlicher Wert für das kleine Boot ist.



Fazit

Die TS 23 High End ist ein sportliches Boot, das ambitionierten Seglern mit seinen guten Segeleigenschaften sicher viel Spaß macht, aber auch in der etwas abgespeckten Sport Version dem Segler alles bietet was er für flottes Segeln braucht. Es ist ein kleiner, schneller Daysailer, von dem man aber keine Sportbootleistungen erwarten darf, dafür aber eine brauchbare Übernachtungsmöglichkeit hat. Ihr Konstrukteur Tobias Stüppardt hat die TS 23 im Prototyp mit viel Beschlagsausrüstung und anderem ausgestattet. Feines ist dabei für den echten Trimmfreak, vieles aber nicht unbedingt nötig für den Gelegenheitssegler, der mit weniger besser bedient ist. Der Prototyp der TS 23 steckte zum Teil noch im Stadium der Studie. Ausgereift sind Rumpf, Bauweise und Bauqualität. Ein Boot für Segler, die wissen was sie wollen, jedenfalls nichts von der Stange.

Zahlen

7,00 m	Rumpflänge
6,88 m	LWL
2,20 m	Breite
0,45 / 1,60 m	Tiefgang Hubkiel
830 kg	Verdrängung
300 kg	Ballast
11 (10,2) m	Mast (Carbon)
23 (18,5) m ²	Großsegel
13 (10) m ²	Genua
58 (48) m ²	Gennacker

In Klammer = Sport-Version

Konstruktion: Tobias Stüppardt

Bauweise: Epoxyd-Sandwich-Konstruktion im Infusionsverfahren

Spezifikation: Das Boot wird segelfertig angeboten mit Carbon-Mast, Carbon-Baum, Foliensegel, Gennaker, Dyneema Schoten, Harken-Beschlägen und Trailer uvm. Preis wie Testboot 65 500,- Euro inkl. MwSt.

Alternativ: Sport-Version 39 900,- Euro segelfertig ab Werft

Vertrieb: TS-Yacht GbR, Anton-Strube-Straße 22, D-59757 Arnsberg, www.ts-yacht.de