

Für Anspruchsvolle

Majestic 24

Maße:

Lüa 7,28 m, Breite 2,48 m, Tiefgang
0,26/1,83 m, Gewicht 825 kg,
Segelfläche 30 Quadratmeter

Preis:

ab 16 990,- Euro

Von **Michael Häßler**

Wir haben die Majestic bei schönsten drei Beaufort auf dem Untersee gesegelt. Da ging richtig „die Post ab“. Unter dem riesigen Gennaker verfolgte uns die eigene Heckwelle permanent mit

ein bis zwei Metern Abstand. Die anschließende Kreuz erschien dagegen richtig langsam, obwohl das Boot dabei im Bereich seiner Rumpfgeschwindigkeit lief.

Dass der kleine Hubkieler an der Kreuz gleitet, wäre

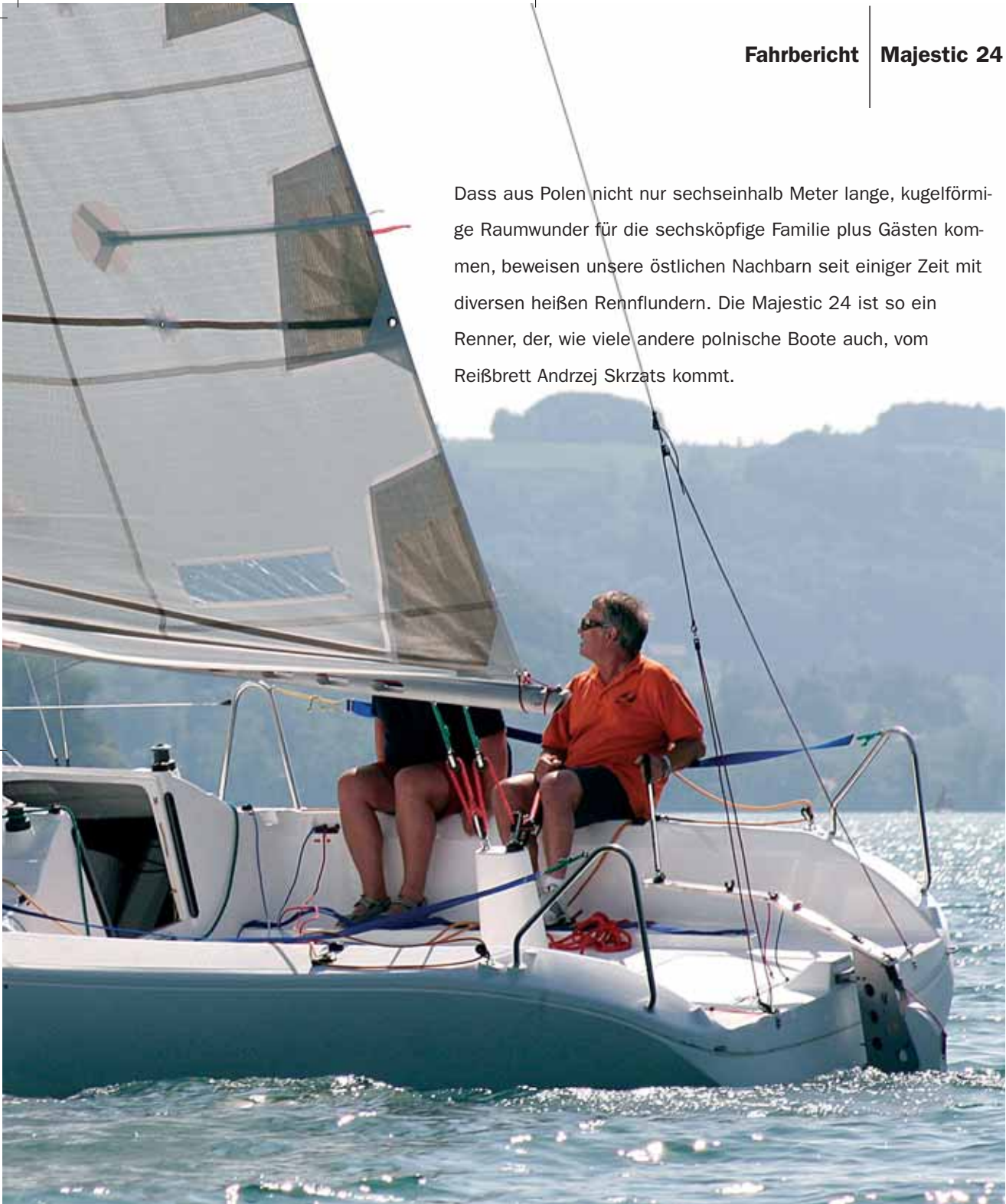
dann doch etwas viel verlangt. Die Stärken der Majestic liegen also eindeutig bei Raumschotkursen, was nicht heißt, dass das Boot an der Kreuz nicht laufen würde.

Die beeindruckenden Raumwindeigenschaften kommen

vom geringen Gewicht, der üppigen Segelfläche und den flachen Unterwasserlinien. Das Boot fühlt sich deswegen mehr wie eine Jolle an als wie ein Kielboot. Auf entsprechenden Körpereinsatz muss sich die Crew einstellen.

Fahrbericht Majestic 24

Dass aus Polen nicht nur sechseinhalb Meter lange, kugelförmige Raumwunder für die sechsköpfige Familie plus Gästen kommen, beweisen unsere östlichen Nachbarn seit einiger Zeit mit diversen heißen Rennfludern. Die Majestic 24 ist so ein Renner, der, wie viele andere polnische Boote auch, vom Reißbrett Andrzej Skrzats kommt.



Die Ausreitgurte sind nicht umsonst im Cockpit montiert. Die bequem abgerundete Rumpf-Deck-Verbindung verhindert, dass einem dabei die Beine „abfaulen“.

Das Cockpit ist insgesamt ergonomisch gestaltet.

Das Rigg

Es stellt sich die Frage, wie die Verhältnisse bei Starkwind aussehen. Ob Boot und Besatzung auch dann noch in der Lage sind, die Kräfte des mächtigen Gennakers und des ausgestellten Großsegels zu kon-

trollieren. Auf alle Fälle ist dabei Erfahrung gefragt. Die Trimmeinrichtungen sind, wie auch bei anderen Booten dieses Konzepts, aufs Wesentliche reduziert.

Für ausreichend Vorstagspannung sorgen die Oberwanten in Verbindung mit

der Talje am Fockfall. Die Mastkurve, und damit die Großsegeltiefe, wird darüber hinaus vom Achterstag unterstützt. Das Großsegel ist durchgelattet und mit extremer Achterlieksübereckung ausgeführt. Deshalb wäre ein Traveller bei stär-



1



2



3

1. Das geräumige Cockpit bietet ausreichend Arbeitsraum für eine vierköpfige Crew.

2. Die große Klappe im Cockpitboden der Majestic nimmt Festmacher, Fender, Anker oder andere Utensilien auf.

3. Nicht ideal ist die Verstagung. Alle drei Wantenspanner sind auf dem inneren Pütting befestigt. Dadurch werden die Lasten nicht sauber eingeleitet und es treten Biegekräfte auf.

4. Der riesige Gennaker hängt am unverstagten Masttopp. Um diesen auch bei mehr Wind zu fahren, braucht man eine aufmerksame und routinierte Crew die ordentlich hinlangen kann.



4



kerem Wind wünschenswert. Die Auftriebskräfte eines solchen Segels werden nämlich weniger durch die Mastbiegung als vielmehr über die Vertikalverwindung abgeregelt. Ein Traveller könnte nach Luv gefahren werden, um bei relativ geringem Schotzug das gewaltige Großsegel zu twisten und im oberen Bereich „in den Wind“ zu stellen. Mit der Schot in der Mitte lässt sich das nicht realisieren. Das Segel steht entweder voll oder es killt. Der Spielraum dazwischen ist gering.

Die Majestic wird in Polen seit längerem als Einheitsklasse gesegelt und sollte über die Kinderkrankheiten hinausgewachsen sein.

Allerdings setzte Sigi Junghans, der Händler am Bodensee, noch eins obendrauf. Die Segelflächen der polnischen Standardgarderobe hat er noch einmal deutlich vergrößert.

Das bedeutet Adrenalin für diejenigen, die das Boot unter Kontrolle halten können. Andererseits verzeiht ein solchermaßen dimensioniertes Rigg aber keine Fehler und die auftretenden Kräfte sind enorm. Während der Testfahrten legte sogar Eigner Junghans einen astreinen „Sonnenschuss“ aufs Parkett.

Die Majestic ist ein Regatboot, das das Zeug hat, zumindest bei wenig Wind ganz vorne in der Ausgleichsregatta mitfahren zu können. Allerdings ist es in einem ORC-Sportboot-Feld besser aufgehoben als bei Yardstickregatten.

Bau und Bauausführung

Der Rumpf besteht im Prinzip aus drei Bauteilen. Der Schale, dem Deck und der Innenschale. Schale und Deck sind als Sandwichkonstruktion aus Polyester, Glas und einer Innenlage aus 12 mm Airex-Schaum gebaut. Der Rumpf hinterließ insgesamt einen stabilen und steifen Eindruck. Die GFK-Verarbeitung wirkte fachlich korrekt ausgeführt. Die Innenschale übernimmt die Aufgaben der Verbände. Sie leitet die Rigglasten großflächig in den Rumpf ein und steift die Schale aus. Die Sei-

tenkräfte des Kielkastens werden ebenfalls von der Innenschale aufgenommen, die den Schwertkasten umschließt. Diese ist geschlossen, mit Inspektionsluken versehen und lobenswerterweise nicht ausgeschäumt. Dadurch kann Feuchtigkeit, die sich zwangsläufig immer zwischen GFK-Bauteilen sammelt, entweichen.

Der Innenballast ist einlaminiert. Das Steckschwert besteht ebenfalls aus Polyester und Glas und besitzt einen Bleikern, der den Gewichtsschwerpunkt nach unten verlagert. Es wird mit Hilfe einer Talje an einer Stütze hochgezogen.

Das Boot ist vom Germanischen Lloyd nach CE zertifiziert und für die Kategorie „C“, „Binnengewässer und Küstennah“ zugelassen.

Technik und Ausrüstung

Das Rigg ist mit einem gefeilten Salingpaar und mit Ober-, Unter- und Babywan-

ten abgestagt. Es erfordert sauberen Trimm, den Masten mit seinen langen, unverstärkten Bereichen in einer gleichmäßigen Biegekurve zu halten. Speziell der Zug des Gennakers am unverstärkten Masttopp erfordert eine erfahrene und eingespülte Crew, um rechtzeitig „Dampf“ abzulassen.

Die Decksausrüstung ist ergonomisch angeordnet, wenngleich bei manchen Klemmen der Zugwinkel noch optimiert werden sollte. Das ist bei Regatbooten aber im allgemeinen Sache der Crew. Jede Mannschaft favorisiert etwas andere Manöverabläufe und wird deshalb die Ausrüstung auch etwas anders anordnen. Die Beschläge stammen von verschiedenen Herstellern und sind sinnvoll ausgewählt.

Die Wanten können während des Segelns nicht verstellt werden. Dafür besitzt das Boot eine kräftige Vor-



BODENSEEWERFT-WALLHAUSEN

Sigmund Nissenbaum OHG

78465 Konstanz/Wallhausen, Uferstraße 32-34
 ☎ 07533/5235, Fax 07533/9498746
<http://www.bodenseewerft.de>




Winterlagerplätze

Seeliegeplätze, Trockenlagerplätze im Hallen- und Freilager einschließlich Kranbedienung und Komplettservice

<p>Boots- An- und Verkauf</p> <p>Gebraucht- und Neuboote</p>	<p>Aktuelles Gebrauchtangebot:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Dehler 36 CWS, Bj. '89, Segelfl. 60 m², 11x3,50 m, mit LP ▶ Sunbeam 23 mit Trailer
--	--

Meisterwerkstatt für Bootsreparaturen aller Art.

vom Außenbordler bis zur 14-Meter-Motoryacht
 von der Jolle bis zur 14-Meter-Segelyacht

Bodensee-Yacht-Charter

78465 Konstanz/Wallhausen • Obere Bündt 8 ☎ 07533/5235 oder 3553

stagalje, um das Vorsegel flach zu ziehen. Die Oberwanten besitzen ein eigenes Pütting, das außen an der Rumpf-Deck-Verbindung angeschlagen ist. Diese Lösung sei aber nicht ideal, sagt Sigi Junghans. Er fahre deshalb die Oberwanten auf dem selben Pütting wie die Unter- und Babywanten. Darauf ist aber etwas zu wenig Platz und die Kraftlinien werden nicht auf direktem Weg eingeleitet. Das muss noch optimiert werden. Der Gennakerbaum kann um ein paar Grad seitlich geschwenkt werden. Das verbessert die Leistung bei tiefen Kursen.

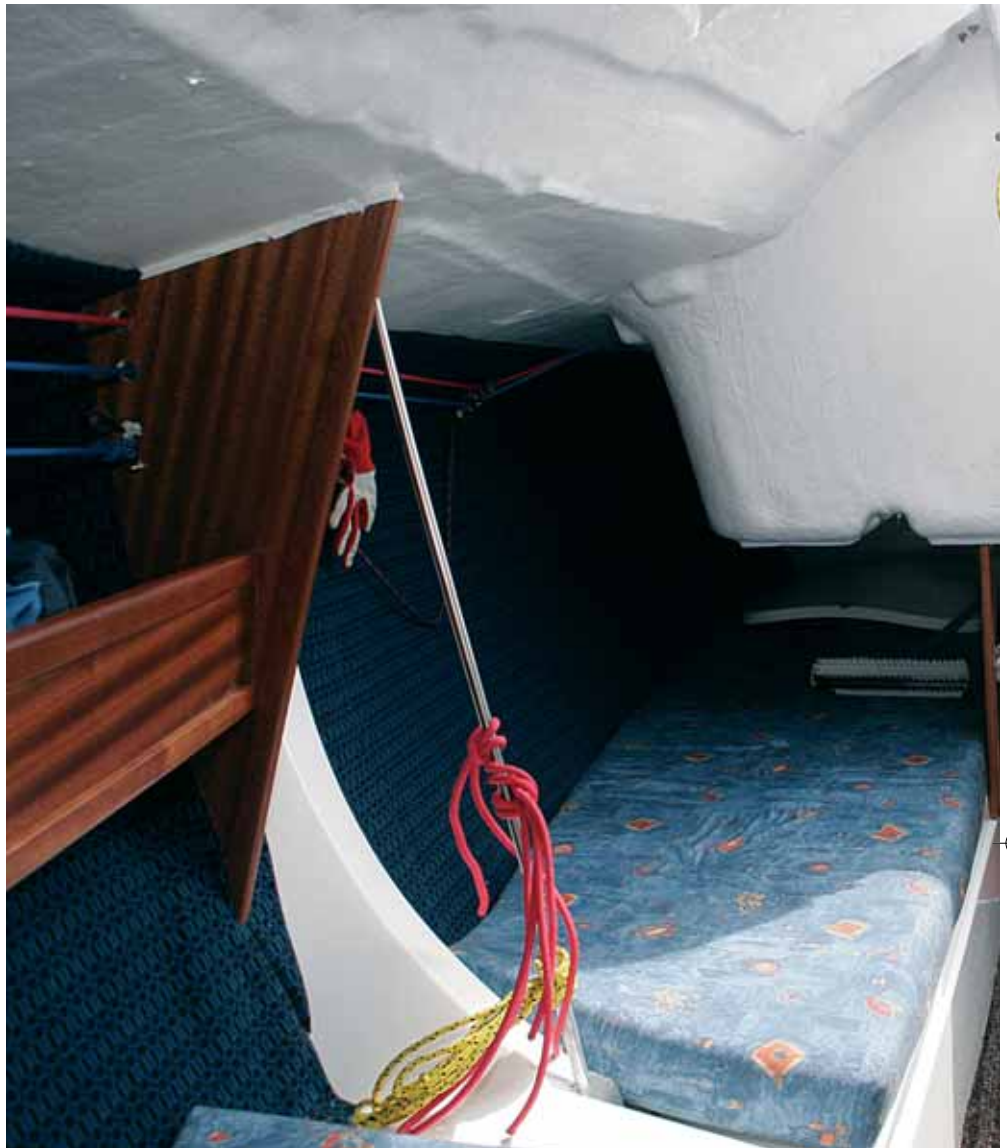
Unter Deck

Dass die Majestic 24 kein Raumwunder sein kann, ist klar. Trotzdem überrascht der Raum unter Deck. Zwei Hundekojen und eine Doppelkoje im Vorschiff bieten vier Personen Platz zum schlafen. Die Außenhaut ist gegen Schwitzwasser mit einer textilen Verkleidung versehen. Das Deck ist mit Topcoat gestrichen.

Unter den Kojen sind Stauwannen eingelassen. Weiterer Stauraum findet sich unter dem Cockpitboden und in den Schwalbennestern. Anker, Festmacher, Fender und andere Ausrüstungsgegenstände lassen sich im Achterschiff stauen, wohin man durch eine große Klappe im Cockpitboden gelangt.

Kosten

Der Preis von 16 990 Euro ist sehr interessant. Dafür bekommt man ein segelfertig ausgestattetes Boot. Der Gennaker mit entsprechender Ausrüstung schlägt zusätzlich mit knapp 3000 Euro zu Buche. Dazu kommt ein Osmoseschutz und Antifouling für 437 Euro sowie die Transportkosten. Die Segel aus Pentex-Mylar, mit denen das Boot ausgerüstet war, kosten einen Zuschlag von 1384 Euro. Ob sich bei dieser Bootsgröße umsetzbare Vorteile gegenüber Dacron ergeben, muss bezweifelt werden. Die polnischen Standardsegel haben wir nicht gesehen und können sie nicht beurteilen.



1

1. Unter Deck geht es erstaunlich gemütlich zu. Das von unten unverkleidete Kajütdach neigt aber zur Schwitzwasserbildung bei tieferen Temperaturen.



2

2. Der Hubkiel wird mit einer Talje an der Führung aus Edelstahlrohr hochgezogen. Vor dem Niedergang sind alle relevanten Trimmleinen montiert.

3. Eine großzügige Koje für eine Person. Zwei Personen sollten sich gut verstehen, wenn sie dort nächtigen. Der Gennakerbaum kann zur Seite geschwenkt werden.

Fotos: mh

Technische Daten

7,28 m	Länge über alles
6,53 m	Wasserlinie
2,48 m	Breite
0,26 m/ 1,83 m	Tiefgang
ca. 825 Kilogramm	Gewicht
240 Kilogramm	Innenballast
75 Kilogramm	Kielgewicht
20 Quadratmeter	Großsegel
10 Quadratmeter	Fock
40 Quadratmeter	Gennaker
4	Kojen
16.990 Euro	Preis mit Standardbesegelung

Extras: Gennaker mit Ausrüstung (2948,- Euro), Großsegel und Fock aus Pentex (1392,- Euro), Epoxidbeschichtung und Antifouling (437,- Euro).

Konstrukteur: Andrzej Skrzat

Werft: Sasanka Yacht, Polen

Vertrieb: International Boat Trading, Himmernstr. 16, 78343 Gaienhofen, Tel 07735/ 97011, Mobil 0170/ 2409118, mail: sigiesail@t-online www.boat-trade.de

Stärken und Schwächen

- + solide GFK-Verarbeitung
- + Segeleigenschaften bei leichtem / mäßigem Wind
- + sinnvolle Beschlagsausstattung
- + Hubkiel
- + gutes Preis- / Leistungsverhältnis
- kein Traveller
- bei Starkwind schwierig zu kontrollierendes Rigg
- zu kurze Ausreitgurte

Fazit

Die Majestic 24 ist ein Regatboot für ambitionierte Segler, die einfach und preisgünstig sportlich segeln wollen. Die Segeleigenschaften und das Leistungspotenzial bei Leicht- und Mittelwind sind hervorragend. Wie gut sich das Boot bei Starkwind handhaben lässt, muss sich zeigen. Wir haben, an der Kreuz, einen Traveller vermisst, auf den Sigi Junghans aber bewusst verzichten möchte. Eventuell könnte auch eine Hahnepot, wie in Jollenmanier, die Trimmbarkeit des Großsegels verbessern. In der von uns gesegelten Version scheint jedenfalls bei etwa vier Beaufort die Grenze erreicht, unter der

das Boot noch ungerefft kontrolliert und sicher gesegelt werden kann. Die Majestic eignet sich nicht nur als reine Rennmaschine. Das zeichnet sie vor Mitbewerbern aus. Sie kann auch als Freizeitboot für Jollenumsteiger eingesetzt werden. Voraussetzung ist ordentlich Gewicht auf der Kante. Der „Wohnkomfort“ ist mit dem eines kleinen Jollenkreuzers zu vergleichen. Unter Deck sind vier Kojen vorhanden, das reicht aber gerade zum Schlafen. Einen Urlaubstörn sollte man daher nicht mit mehr als zwei erwachsenen Personen planen. Eine Cockpitpersenning erweitert den Lebensraum. Der Preis ist interessant. Dafür bekommt man eine gute Bootssubstanz, an der man noch das eine oder andere Detail nach persönlichen Vorlieben optimieren kann.

