

Renner ohne Formel

Das Geschwindigkeitspotenzial moderner Yachten hat in den letzten Jahren beachtlich zugenommen. Ein Beispiel dafür ist die Abraxas 10.50 CR, die in der Bootswerft Heinrich in Kreuzlingen gebaut wurde. Das zehneinhalb Meter lange Boot ist so schnell wie vor ein paar Jahren noch eine 40-Fuß-Rennyacht und ein gutes Beispiel dafür, wie man ohne IMS und ORC als Korsett schnelle und formschöne Boote bauen kann.

Abraxas 10.50 CR

Maße:

Lüa 10,50 m, Breite 2,87 m
Gewicht ca. 3000 kg
Segelfläche 61 m²

Preis

ab 180 000,- Euro o. MWSt

Von **Hans-Dieter Möhlhenrich**

Der Designer Klaus Röder hat dabei das Rad nicht neu erfunden. Eine lange Wasserlinie und ein hohes Rigg mit viel Segelfläche in Verbindung mit einem großen aufrichtenden Moment sind noch immer wichtige Erfolgsgaranten. Doch musste Röder weder Kompromisse wegen IRC noch IMS machen, um das bestmögliche Rating für diese Vermessungssysteme zu erreichen. Natürlich sind auch solche

Boote schnell, doch ohne die Systemvorgaben wäre manches sicher noch einen Tick schneller. Röders Kompromisse lagen daher eher in der Natur der Sache, die eine Segelbootkonstruktion immer mit sich bringt, doch oberstes Gebot des Eigners war die Geschwindigkeit.

Wer Geschwindigkeit will (vor allem bei leichten Bodenseewinden), der muss Gewicht sparen. Das konnten Röder und die Bootswerft Heinrich vor allem deshalb, weil die Abraxas 10.50 CR

zwar als Fahrtenboot von der Familie genutzt werden soll, diese aber wegen der guten Infrastruktur rund um den See auf eine Pantry und den Einbau einer Nasszelle verzichtete. Ihnen reichten vier Kojen und zwei große Schränke mitschiffs, die Kleidung und Ölzeug fassen. Die Kühlbox wurde platzsparend unter der Steuerbordkoje eingebaut, denn auf kühle Getränke will niemand verzichten. Stehhöhe gibt es mit rund 1,76 Meter gerade noch.

Stabiles Innengerüst

Üblicherweise werden Holzboote am Bodensee heute über einem Block gebaut, von dem die fertige Schale dann abgenommen wird. Bei der Abraxas 10.50 CR ist die Werft einen anderen Weg gegangen. Mit den Computerdaten des Konstrukteurs hat man zunächst Spanten ausgefräst und diese mit Längstringern zu einem stabilen Skelett verleimt. Das Skelett ist quasi – wie auch eine Innenschale – konstruktiver Bestandteil des Rumpfes und

elzwänge



trägt zur Steifigkeit bei, während ein Block für weitere Neubauten weiter verwendet werden könnte.

Über diesem Skelett wurden vier Lagen Zedernholz diagonal aufgeklebt. Zedernholz ist zwar weicher als Tropenholz, dafür aber auch leichter. Die Außenlage des Rumpfes bildet Glasgelege, das dann lackiert wurde. So ist ein relativ leichter Rumpf entstanden. Insgesamt wiegt die Abraxas 10.50 CR gerade einmal drei Tonnen. Der Bleikiel trägt dazu allein

1100 kg bei. Nachteil dieser Bauweise ist, dass das Innengerüst unter Deck Platz kostet.

Peter Minder bezeichnet sein Konzept als Semicustombau. Zwar steht das Konzept der Abraxas am Computer und in vielen Details, doch jede Abraxas ist im Prinzip ein Unikat, weil bestimmte Parameter wie Freibord oder Aufbauhöhe, aber auch Cockpit oder Raumaufteilung nach den Eignerwünschen verändert werden können.



Das aufwändige Innenskelett der Abraxas 10.50 CR.

Schnelle Linien

Der Rumpf selber fällt durch seine geringen Überhänge und den extremen Decksprung auf, wobei es achtern deutlich flacher wird. Das spart ebenfalls Gewicht. Das Vorschiff mit dem geraden Steven ist schmal, ebenso wie die Wasserlinie mit maximal 2,12 Meter. Das bedeutet gering benetzte Fläche. Die Konstruktionswasserlinie dagegen wurde auf das Maximum getrimmt und misst 9,72 Meter, womit die theoretische Rumpffge-



Hinter dem 160-m²-Gennaker verschwindet das Boot fast.

schwindigkeit bei 7,5 Knoten liegt.

Den schnellen Rumpf haben der Konstrukteur und die Werft durch ein 7/8-Rigg mit reichlich Segelfläche ergänzt. Sie verteilt sich auf das Großsegel mit 39,4 m² und eine nur leicht überlappende Genua mit 21,6 m². Das ist relativ wenig für das Boot, macht die große Segelfläche mit einer kleinen Crew aber leichter handhabbar. Die Genua ist zudem ganz innen geschotet, sodass man von einem engen Wendewinkel ausgehen kann.

Reichlich Segelfläche

Frischt der Wind auf, wird einfach das Großsegel gerefft, sodass ein Vorsegelwechsel nicht notwendig ist.

Für gute Leichtwindgeschwindigkeit ist eine frei fliegende Toppgenua vorgesehen. Sie misst satte 52 Quadratmeter und kann bis rund zwei Beaufort gefahren werden. Dann dürfte die normale Genua Vorteile bringen, vor allem bei der Höhe, da sich jetzt der Vorstagsdurchhang zu stark auswirkt. Nachteil einer Toppgenua ist immer der deutlich langsamere Manöververlauf bei der Wende. Kurze Up-and-Downs sind also nicht das Spezialgebiet für so ein Segel.

Auf raumen Kursen wird ein Toppgennaker mit 160 m² gefahren. Der Spinnaker wird unterhalb gefahren und ist mit rund 115 m² extra nicht zu groß bemessen, um



Zentrale Trimmeinheit im Cockpit.



1

1. Die Kabine der Abraxas 10.50 CR ist mit vier Kojen ausgestattet, Pantry oder Nasszelle gibt es nicht.

2. An dem Knebel der Steuerradnarbe wird die Säule entriegelt, um sie dann auf die andere Seite schwenken zu können.



2

3. Die Trimmeinrichtungen konzentrieren sich um die Positionen der Trimmer.



3

4. Schwalbennester, die einfach in die Seitentanks geschoben werden können. Sie sind zweckmässig und bieten viel Platz.



4

5. Der E-Antrieb kann in den Rumpf eingefahren werden. Doch ist der Motor mit 2,2 kW etwas unterdimensioniert.

5

5. Viel Platz bietet das aufgeräumte Cockpit. Hier das nach Steuerbord geschwenkte Ruder. Gut sichtbar auch der in den Boden eingelassene Traveller. Unter dem Cockpitboden gibt es reichlich Stauraum.



6



7

ein Vorsegel für achterliche Kurse bei mehr Wind zu haben, das beherrschbar bleibt.

Kohlefaserrigg und Hubkiel

Der Mast ist aus Kohlefaser, hat zwei Salingpaare und wird über Rodwante verstagt. Wegen des einfachen Handlings gibt es keine Backstagen. Alle Wanten laufen auf einen Punkt. Den hohen Riggkräften hat die Werft mit soliden Püttings und Befestigungen im Rumpf Rechnung getragen.

Interessant ist die Lösung zur Erzeugung der Riggspannung. Sie kann mit einer Hydraulik auf drei Stufen eingestellt werden. Dazu wird der Mast etwas hochgepumpt und ein entsprechender Keil untergelegt.

Zu einem modernen Boot mit einem hohen Leistungspotenzial gehört heute einfach ein tiefreichender schmaler Kiel mit Ballastbombe. Der T-Kiel der Abraxas 10.50 CR reicht 2,60 Meter tief. Um Problemen damit am Bodensee aus dem Weg zu gehen, hat die Werft einen Hubkiel eingebaut. Das Sys-

tem basiert auf einer Weiterentwicklung des Rommel-Hubkiels und reduziert den Tiefgang elektrohydraulisch für die Häfen innerhalb von rund 20 Sekunden auf 1,50 Meter. Das ist unserer Ansicht nach der einzig gangbare Weg mit modernen Kielen. Mehr Tiefgangreduktion braucht es in den meisten Fällen auch nicht, da man mit 1,50 Meter fast immer in jeden Hafen kommt. Ein Nachteil ist allerdings, dass der Kielkasten einen relativ großen Raum im Salon einnimmt.

Praktisches Deckslayout

Gut gelungen ist das Deckslayout, für das ausschließlich Harkenbeschlägen Verwendung fanden. Im großen und aufgeräumten Cockpit ist mittig eine zentrale Bedienung für Achterstag, Traveler, Gennakerbaum und Fockroller. Beidseits um die Genuawinch laufen die wichtigsten Trimmleinen für den Vorsegeltrimm zusammen. Die Großschot läuft auf einen breiten, achterlich versenkte Travellerschiene. Sie ist beidseits auf eine Winch geführt und kann so auch von der Kant aus bedient werden. Dort sitzt man grundsätzlich, denn Sitzbänke gibt es auf dem sportlichen Boot keine.

Die Werft hat das Boot kräftig durchgestylt. Dabei sind eine ganze Reihe guter Ideen entstanden. Da ist einmal die von der Heinrich-Werft entwickelte schwenkbare Steuersäule. Es ist zwar mitschiffs angeordnet, kann aber jeweils auf eine Seite gekippt werden. Das geht blitzschnell, wenn man die Säule an einem großen Knebel am Rad entriegelt. So hat man immer die richtige Sitzposition und zudem eine Seite des Cockpits im Hafen immer frei.

Eine tolle Idee sind auch die runden, ausziehbaren Schwalbennester unter Deck. Sie laufen in die Seitendecks des Cockpits. Die Werft wollte dessen glatte Seitenflächen nicht mit Ausschnitten oder Backskisten-deckel unterbrechen, den Raum darunter aber trotzdem nutzen.

Um den edel lackierten Rumpf vor Kratzern zu schützen, hat die Bootswerft eine Edelstahlleiste aufmontiert. Sie schützt, fällt und trägt aber fast nicht auf.

Der E-Antrieb schwächelt

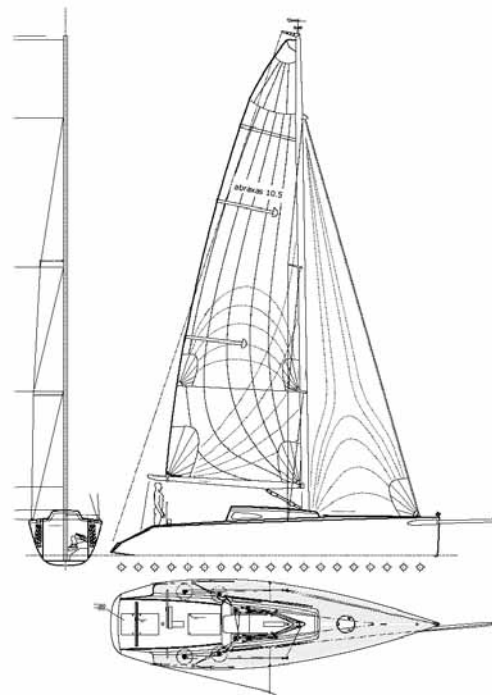
Gut gedacht war der E-Antrieb, der bei Regatten eingefahren werden kann. Das funktioniert, aber ein 2,2 kW Motor ist für ein drei Tonnen schweres Boot doch zu wenig. Weil bereits bei 10 Knoten Wind nichts mehr geht, wird der Motor im Winter gegen einen Stärkeren ausgetauscht. Das wird dann ein E-Saildrive sein.

An ein paar Stellen wäre zudem etwas weniger Styling mehr gewesen. So sehen z. B. die Kanten am Niedergang oder Kajütdach zwar gut aus, aber Kanten brauchen halt auch Schutz, sonst stossen sie schnell ab. Da will die Werft aber Abhilfe schaffen

Die Abraxas 10.50 CR sieht nicht nur schnell aus, sie ist es auch. Auf einigen Regatten hat das Boot bereits sein Geschwindigkeitspotenzial unter Beweis gestellt. Die Abraxas beschleunigt beim kleinsten Hauch und die Radsteuerung ist feinfühlig wie eine Pinne. Raumschots sollen Geschwindigkeiten um 17 Knoten möglich sein, hat Konstrukteur Klaus Röder vorausgesagt. Austesten konnten wir das an diesem Tag leider nicht.

Fazit

Ein Hauch Wind reicht und die Abraxas 10.50 CR rauscht durchs Wasser. Das sind Leichtwindeigenschaften, die richtig Spaß machen. Doch das Konzept bietet noch viel mehr: Hohe Bodenseetauglichkeit dank geringer Breite und Hubkiel. Durch den gut aufgeteilten Segelplan ist sie nicht nur Regattagerät, sondern auch praktischer Cruiser fürs Wochenende mit der Familiecrew. In der Abraxas stecke viele gute Ideen und eine tolle Verarbeitung.



Zahlen

10,50 m	Länge über alles
9,72 m	CWL
2,87 m	Breite
2,12 m	Breite Wasserlinie
1100 kg	Ballast:
3000 kg	Gewicht:
2,60–1,50 m	Tiefgang
39,4 m ²	Großsegel
21,6 m ²	Genua
52 m ²	Toppgenua
115 m ²	Spinnaker
160 m ²	Gennaker
16,55 m	Takelhöhe
Motor	E-Antrieb
	Preis auf Anfrage

Konstrukteur: **Carpe Diem Yacht Design, Traubinger Str. 10, D-82327 Tutzing, Telefon (0 81 58) 25 86 33, www.yacht-design.de**
 Werft: **Bootswerft Heinrich AG, Bleichestraße 55, CH-8280 Kreuzlingen, Telefon (00 41) (0) 71-6 88 26 66, www.heinrichwerft.ch**

	Stärken und Schwächen
+	Geschwindigkeitspotenzial
+	Leichtwindeigenschaften
+	gutes Handling
+	Detaillösungen
+	Hubkiel
-	Motorisierung
-	Spielereien und aufwändiger Bau