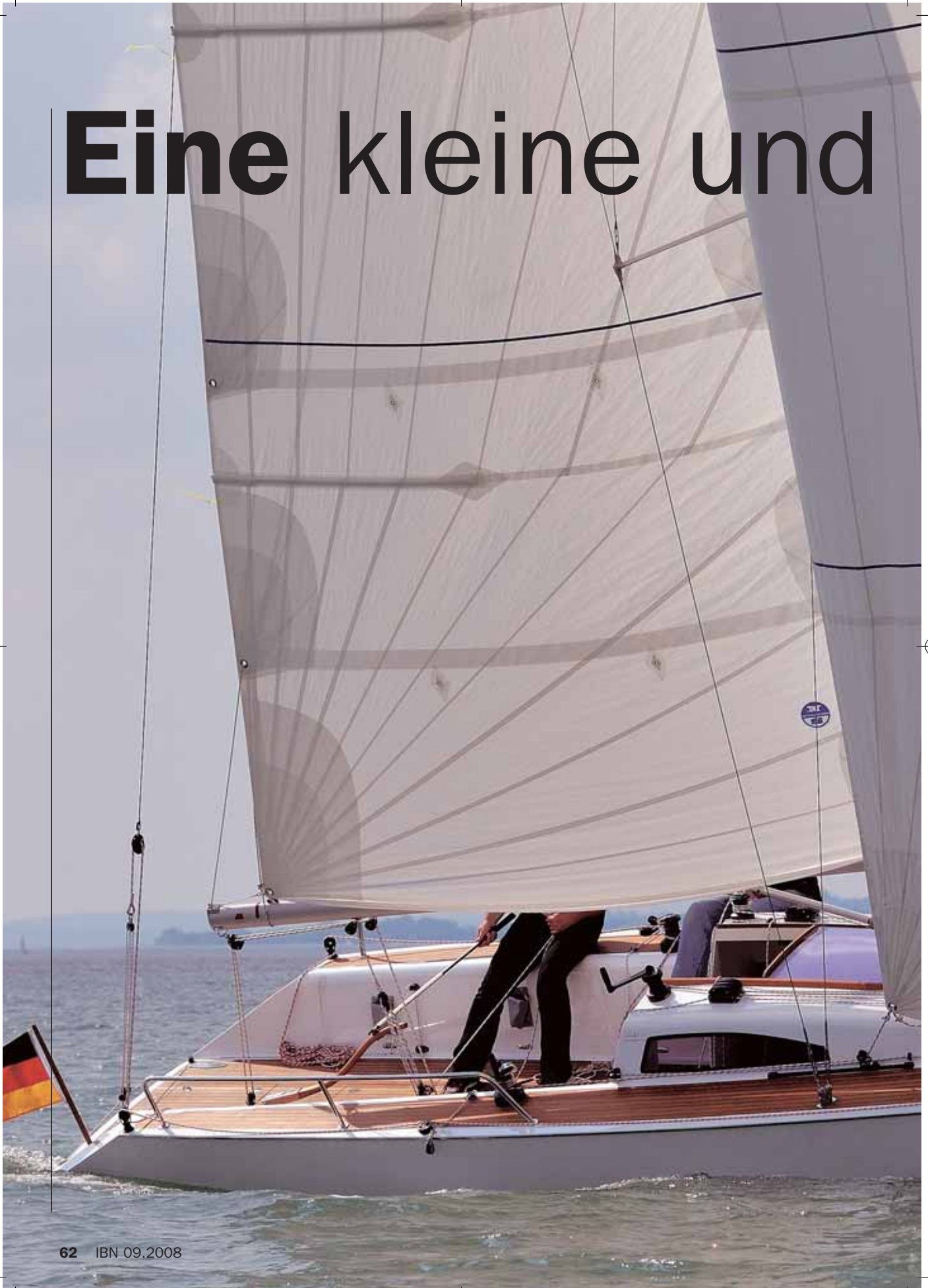


Eine kleine und



feine Yacht

Es ist eigentlich wenig, was man braucht, um auf dem Wasser Spaß zu haben. Früher war das vielleicht ein Pirat, eine Cockpit-Persenning und eine Luftmatratze zum Übernachten. Heute darf es schon etwas mehr und bequemer, muss aber nicht unbedingt der schwimmende Wohnwagen sein. Mit der Abraxas 9.1 hat der Tutzingener Bootsdesigner Klaus Roeder ein modernes bodenseetypisches Boot geschaffen, das in die Lücke zwischen Lacustre und Wohnboot passt. Es segelt zudem gut, man kann darauf zur Not übernachten, wenn man nicht zu anspruchsvoll ist. Vor allem: Es ist zeitlos elegant.

Abraxas 9.1

Maße:

Lüa 9,05 m, Breite 2,50 m
Gewicht ca. 2200 kg
Segelfläche 43 m²

Preis ab Werft ohne Segel

ab ca. 130 000,- Euro

FN 5 9100



Schöne Linien hat Klaus Röder der Abraxas 9.1 verpasst. Der über 100 Quadratmeter große Gennaker ist allerdings mehr als üppig bemessen. So üppig, dass die Crew auch dann nicht drunter durchsieht, wenn sie sich flach auf das Deck legt.

Von Hans-Dieter Möhlhenrich und Michael Häßler

In der Tat ist die Abraxas 9.1 eines der schönsten Boote, die Claus Roeder bisher gezeichnet hat. Und dass die Umsetzung so gelungen ist, ist einerseits der Bootswerft Heinrich in Kreuzlingen zu verdanken, die ideenreich und mit erstklassigem Handwerk den Riss umsetzte. Andererseits dem Eigner, der Designer und Werft viel freie Hand ließ. Denn mancher Schwan wurde schon zum hässlichen Entlein, weil der Eigner eine Planke mehr und die Bordfrau unbedingt eine Pantry im Landhausstil haben musste.

Wie am Bodensee fast bei allen Werften üblich, baute

die Heinrich Werft in Holz. Die Bauweise ist allerdings etwas anders als bei den anderen Holzbootbauern.

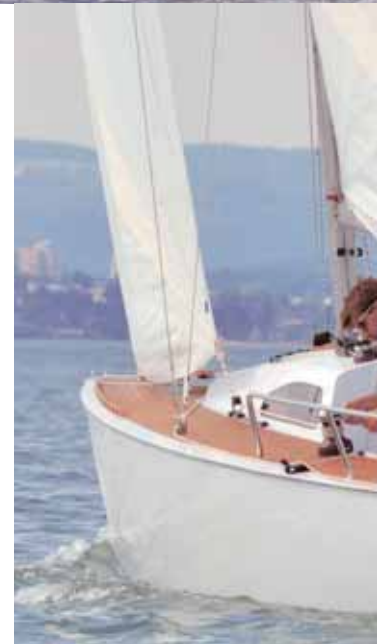
Hier wurde die Längs-spantbauweise umgesetzt. Das heißt, dass der größte Teil des Blocks, also der Positivkern, als tragende Struktur im Boot verbleibt. Das ist eine preisgünstige und effektive Bauweise gerade bei Einzelbauten.

Ein kompletter Leistenblock erlaubt zwar exakter strakende Linien, erfordert aber einen wesentlich höheren Aufwand beim Formenbau und lohnt sich erst ab einer gewissen Stückzahl. Dazu kommt, dass die Abraxas von vornherein deckend lackiert werden sollte und deshalb gespachtelt werden

kann. Auch die beiden Lagen aus Glasgewebe, jeweils eine außen und innen, waren schon vom Konstrukteur so vorgesehen. Das macht einerseits die Außenhaut härter und somit widerstandsfähiger gegen Punktbelastung und Abrieb, andererseits trägt das Glas zusätzlich zur Steifigkeit des Bauteils bei. Eine solide und pflegeleichte Bauweise.

Ein moderner Riss

Die Abraxas ist ein moderner Riss, der ideal an die Bedingungen auf Binnenrevieren angepasst ist. Die Wasserlinie ist lang, da der Steven gerade und auch am Heck fast kein Überhang vorhanden ist. Man sieht es auf unserem Aufmacherbild,





Sehr aufgeräumt ist das Cockpit.



Solide Technik zeichnet die Abraxas aus. Allerdings lässt sich der Großbaum nicht mittschiffs holen, ohne dass das Achterliek zu sehr schließt.

Technik

Eine Maxime für Klaus Roe-der bei der Abraxas 9.1 war, dass das Boot von einer kleinen Crew einfach zu beherrschen und gutmütig bleibt. Der trägt er einmal mit dem 7/8-Rigg Rechnung. Es hat zwei achterlich gepfeilte Salingpaare und kommt ohne Backstage aus. Trotzdem, gerade so ein Rigg muss sauber getrimmt werden. Es braucht eine hohe Oberwantspannung und die Unter- und Zwischenwants müssen exakt eingestellt sein, um es effektiv zu machen. Das braucht Know-how und vor allem Zeitaufwand. Weiteres wichtiges Trimminstrument ist das Achterstag, das beidseitig auf die Seitendecks geführt wurde.

Der Kiel reicht 1,60 Meter tief und trägt unten rund eine Tonne Ballast. Eine Hubkielvariante ist lieferbar.

Das Boot wiegt gerade einmal 2,2 Tonnen, so dass die Abraxas 9.1 einen hohen Ballastanteil hat. Sie ist also ein eher steifes Boot. Der hohe Ballastanteil in Verbindung mit dem Rigg und dem Segelplan (großes Großsegel, kleines Vorsegel) trägt ebenfalls zur einfachen Handhabung bei. Kiel und Ruder sind Nacra-Profile, d. h. ihre Anströmung wurde aufwändig berechnet, wozu Designer heute auf entsprechende Computerprogramme zurückgreifen können und dann von der Werft profiliert.

Das Ruder ist stark voralanciert, ein großer Teil der Fläche befindet sich also vor der Drehachse der Pinne. Die Ruderwirkung ist dadurch sehr neutral, für unseren Geschmack fast zu neutral. Mehr Mastfall brächte sicher mehr Druck und damit ein besseres Gefühl für das Boot.

wie der Bug scharf das Wasser schneidet und die Welle am Heck sauber abreißt. Die Konstruktionswasserlinie ist also fast so lang wie das Boot, so dass man von einer theoretischen Rumpfgeschwindigkeit von rund 6,5 Knoten ausgehen kann. Diese Geschwindigkeit erreichten wir bereits bei knapp zwei Beaufort an der Kreuz. Das ist beachtlich und mit etwas Feintrimm, der uns mangels Werkzeug nicht möglich war, kann man sicher das eine oder andere Zehntel noch herauskitzeln. Eine Toppgenua kann ebenfalls noch einiges an zusätzlicher Fahrt bringen.

Dem rasanten Umsetzen des Winddrucks in Geschwindigkeit kommt neben der Wasserlinie die geringe benetzte Fläche durch das schmale und relativ flache Unterwasserschiff zugute, das seine größte Breite im hinteren Drittel erreicht, ohne allerdings zur Gleitflunder zu werden. Das Boot ist auch so Raumschots schnell, ohne dass es extrem labil oder unbeherrschbar wird. Eine der Devisen bei der Abraxas 9.1 war denn auch: segelbar mit kleiner Crew und einfach zu beherrschen.

Gelungenes Deckslayout

Gut gefällt das Deckslayout mit hochwertigen Beschlägen. Alles ist an seinem Platz, dort wo man es sucht. Die Leinen für den Gennakerbaum oder die Rollflock laufen unter Deck, frei durch die Kajüte.

Das Cockpit ist sehr aufgeräumt. Der Eigner wünschte glatte und ebene Flächen, auf denen man zum Sonnen liegen kann. In den Boden eingelassen sind insgesamt vier Lukendeckel, über die man den darunterliegenden Stauraum erreicht. Über den vorderen kommt man an die Batterien für den E-Motor. Der Stauraum dahinter fasst eine große Kühlbox. Die beiden anderen sind für Fender, Leinen und was man sonst noch so stauen muss.

Was man vermisst, sobald das Boot etwas Lage bekommt, ist eine Abstützung für die Füße. Bei einem Son-



1



2



3



4

1. Vier Kojen, absenkbarer Tisch und ein Dach über dem Kopf. Das muss dem Komfortanspruch genügen.

2. Die Leinen für den Fockroller und die Einziehleine für den Bugspriet verlaufen unter Deck durch die Spanten. Gut sichtbar ist auch einer der Längsspanen, über den die Furnierlagen vom Balkweger bis zum Kiel gebogen werden.

3. Klein und kräftig. Der Scheibenläufer von Kräutler.

4. Die Püttings sitzen auf einem Keil am Schott und sind genau auf den Mast ausgerichtet. Ideal ist die Verkleidung der Außenhaut mit einer Wegerung aus Teakstreifen gelöst.

5. Die beiden Schränke dienen nicht nur als Stauraum, sondern haben in erster Linie statische Aufgaben zu erfüllen.

6. Stauraum ohne Ende. Unter dem Cockpit ist viel Platz.

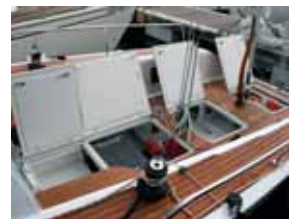
7. In dieses Loch passen die Füße, wenn man auf den „Salonkojen“ schlafen will.

8. Ergonomisch nicht ideal gelöst: Der Winkel der Großschotklemme ist zu flach und die Klemme der Feineinstellung ändert sich mit dem Anstellwinkel des Segels.

9. Die Steuerung des Motors sitzt unter einem Plexiglasdeckel. Daneben ist die Achterstagtalje und der Anschluss für den Autopiloten. 10. Der „Salontisch“ lässt sich auf der Maststütze absenken.



5



6



7



8



9



10

nenschuss, der mit dem 104 Quadratmeter großen Gennaker immer drin ist, wird diese besonders schmerzlich fehlen. Die Werft bietet diese Option durchaus an, wenn der Eigner es wünscht. In diesem Zusammenhang könnte man mit einem Schotpodest und einer Hahnepot auch die Bedienbarkeit der Großschot verbessern. Deren Talje ist übrigens mit einer Feineinstellung unternetzt, so dass man das Groß ohne Kraftaufwand feinfühlig einstellen kann.

Auf Backstagen wurde zugunsten gefeilter Doppelsaling mit unterbrochenen Mittelwanten verzichtet. Auch wenn solche Riggs problemlos funktionieren sobald sie exakt eingestellt sind, ist eben genau das nicht einfach. Vor allem die genaue Länge der Mittelwanten kann nur per „Versuch und Irrtum“ ermittelt werden, hängt sie doch von der Spannung und dem Reck der Oberwanten ab. Die Mittelwanten müssen ohne Last im Rigg lose sein und dürfen erst dann ins Geschehen eingreifen, kurz bevor der Mast aufgrund des Recks in den anderen Stagen eine seitliche Biegung bekommt. An diesen Punkt muss man sich bei frischem Wind „umdrehungsweise“ herantasten. Also rauf auf die Saling, drehen und wieder am Rohr entlang peilen.

Ein echter Daysailor

Unter Deck ist die Abraxas 9.1 ein echter Daysailor, wie er in den letzten Jahren wieder mehr Freunde fand. Das Raumangebot steht nicht im Vordergrund, schon gar keine Stehhöhe. Trotzdem bietet die Abraxas den Schutz einer Kajüte und mit vier Kojen die Möglichkeit zu übernachten. Der V-Koje im Vorschiff ist dabei für zwei Erwachsene eindeutig der Vorzug zu geben, sie ist ausreichend, die Breite mit rund 1,60 Meter ebenfalls.

Die beiden Salonkojen sind mit mehr als 60 Zentimeter breit genug, die notwendige Länge erreichen sie dadurch, dass man die

Beine durch ein Loch in die Seitentanks steckt. Stört das nicht, dann ist das o. k., sonst sind diese beiden Kojen eher etwas für den Nachwuchs.

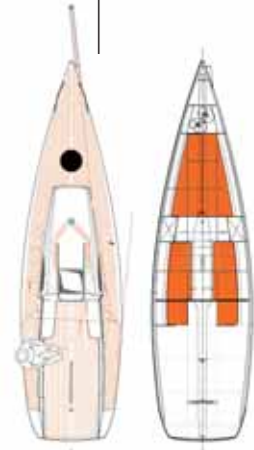
Für die persönlichen Sachen gibt es zwei Schränke mit einem kleinen Staufach davor. Weiterer Stauraum findet sich unter den Kojen. Eine Pantry gibt es keine. Der Salontisch sitzt auf einem Gleitschuh an der Maststütze und kann auf die gewünschte Höhe abgesenkt werden. Das Seitendeck ist so hoch, dass man darunter sitzen kann, mit dem Rücken lehnt man dann an der Wegerung.

Motorisiert ist die Abraxas 9.1 mit einem E-Motor der Firma Kräutler in Lustenau. Der 36-Volt-Scheibenläufer leistet gut 3 Kilowatt, also in etwa soviel wie ein 5-PS-Außenborder. Der Vergleich hinkt allerdings, weil ein E-Motor sein maximales Drehmoment über den gesamten Drehzahlbereich liefert und deswegen ein Propeller mit günstigerem Wirkungsgrad möglich ist.

Sparsame Marschfahrt liegt bei rund vier Knoten, kurzfristig kann man die Abraxas 9.1 mit dem E-Motor auch mal auf mehr als sechs Knoten beschleunigen. Dann saugt er die Batterie allerdings in gut einer Stunde leer. Denn dann gönnt sich der SDK 36 rund 100 Ampere. Immerhin steht mit rund 160 Amperestunden bei 36 Volt ausreichend Kapazität zur Verfügung, so dass man bei sparsamer Fahrt eine ausreichende Reichweite hat. Ein zweiflügliger Faltpropeller reduziert den Widerstand unter Segeln, die Motorbedienung erfolgt am Einhebelschalter im Cockpit.

Noch zu erwähnen ist die Ausführung des Stabdecks. Kein geschäfteter Teakstab befindet sich auf dem Boot. Werftbesitzer Minder ist deshalb besonders stolz, dass er in seinem Betrieb über ein exquisites Holzlager verfügt, das solche gewachsenen Längen erlaubt. Die Stäbe sind entlang der äußeren Laibung verlegt und am Fisch und der inneren Laibung sauber eingebuttet.

Fahrbericht Abraxas 9.1



Zahlen

9,05 m	Rumpflänge
2,50 m	Breite
2200 kg	Gewicht
1000 kg	Ballast
1,70 m	Tiefgang Festkiel
1,20 – 2,40 m	Tiefgang Hubkiel
27 m ²	Großsegel
16 m ²	Fock
104 m ²	Gennaker
Motor	E-Antrieb
130 000,- €	Nettopreis o. Segel

Hersteller: **Bootswerft Heinrich AG, Bleichstr. 55, CH-8280 Kreuzlingen, Tel. +41 (0) 71 / 6 88 26 66, www.heinrichwerft.ch**

Stärken und Schwächen

- + **Konstruktion**
- + **Bauausführung**
- + **Konzept**
- + **Ästhetik**
- + **Segelleistungen**
- **Riggtoning aufwändig**
- **Großschotführung**

Fazit

Die Abraxas 9.1 ist ein schönes Boot, etwas fürs Auge, sowohl vom Riss als von der hochwertigen Bauausführung her. Doch das allein wäre zu wenig: Sie segelt auch gut und es macht unheimlich Spaß, wenn das neun Meter lange Boot beschleunigt. Zum Export-Preis von 130 000 Euro kommen noch die Mehrwertsteuer, Segel und andere Ausrüstung hinzu. So wird man ab etwa 160 000 Euro rechnen müssen, bis das Boot in einem deutschen Hafen schaukelt. Für Schweizer Interessenten wird es etwas günstiger dank niedriger Steuer.