

Reduzierter Tief



Das Fazit eines Bootstestes findet man üblicherweise am Ende eines Testberichtes. Entgegen der üblichen Geflogenheit möchten wir das Ergebnis bei dieser auf dem holländischen IJsselmeer gesegelten Yacht einmal an den Anfang stellen: Dieses Boot punktet genau an der Stelle am besten, für das es gebaut wurde: fürs Segeln. Zum größtmöglichen Segelvergnügen, muss hinzugefügt werden!

Von **Michael Krieg**

Dass dabei der nutzbare Innenraum dieser 10 Meter langen Segelyacht einer wesentlich größeren Yacht in nichts nachsteht, sie zudem für entspanntes Cruisen auch von einer kleiner Crew gut zu handhaben ist, rundet den positiven Eindruck ab.

Aber von vorn: Vor gut 20 Jahren tauchte der Name Hagenah in Verbindung mit schnellen Segelyachten – da-

mals noch aus Stahl gebaut – zum ersten Mal in der Seglerszene auf. Der Baustoff Stahl deshalb, weil er schon Jahre zuvor als seinerzeit jüngster Handwerksmeister der Bundesrepublik, wie er nicht ohne Stolz bemerkte, aus einer von seinem Vater übernommenen Schmiede einen metallverarbeitenden Betrieb für Hochbau und Industrie machte.

Um aber seine hoch qualifizierten Schweißer auch

gang

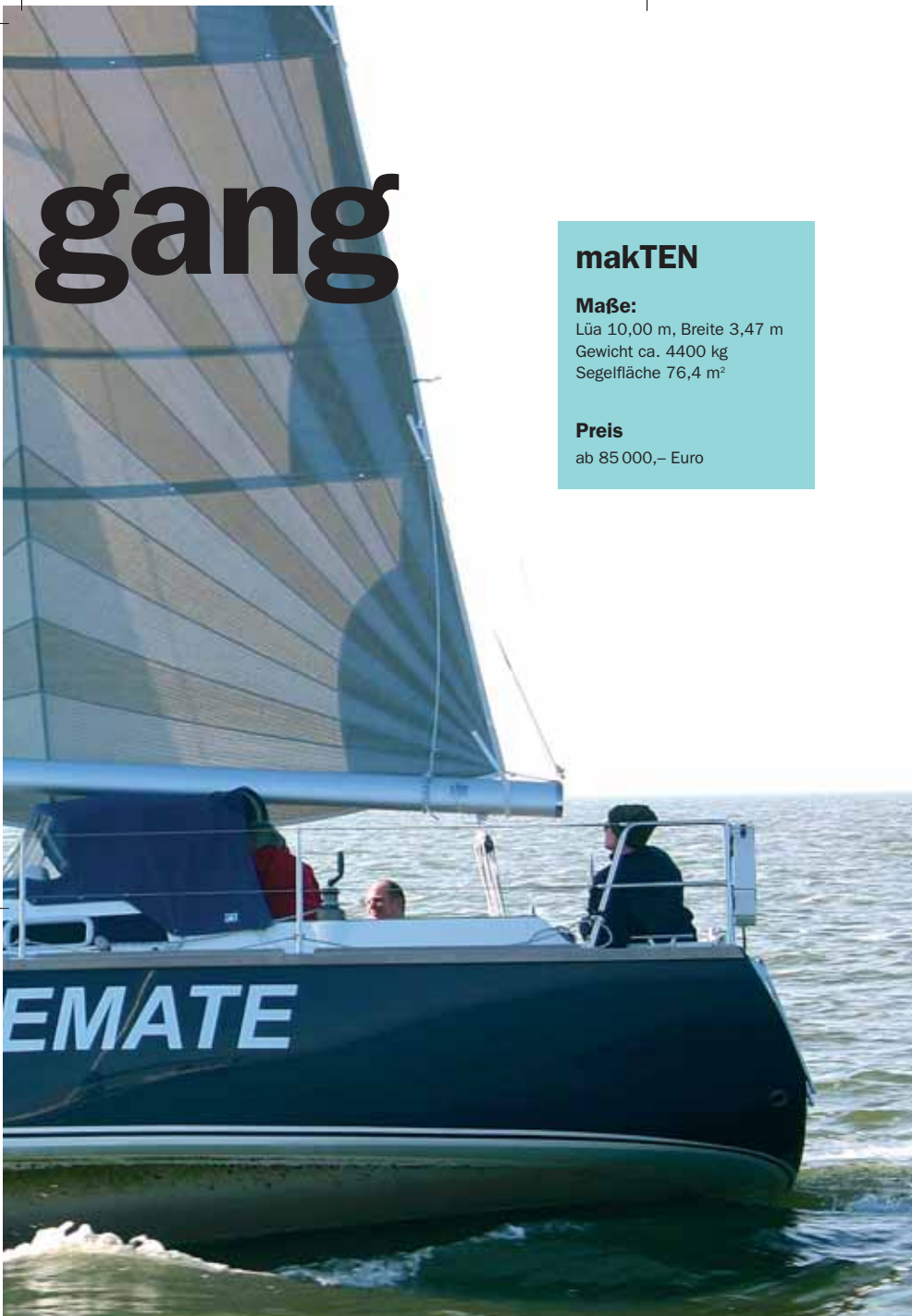
makTEN

Maße:

Lüa 10,00 m, Breite 3,47 m
Gewicht ca. 4400 kg
Segelfläche 76,4 m²

Preis

ab 85 000,- Euro



ganzjährig beschäftigen zu können, ließ er sie nach den Bauplänen verschiedener Konstrukteure Segelyachten und Motorsegler zwischen 9 und 16 Meter Länge zusammenschweißen. Mit seinem ersten eigenen Entwurf, einem 13,5 Meter langen Knickspanter, dem an der Küste bekannten „Roten Baron“, räumte er auf den Regattabahnen im Norden so manches Silber ab.

Als Stahlschiffe nicht mehr

so gefragt waren, entwickelte Hagenah ein neues Konzept – und wenn man seinen Forderungskatalog der vor sieben Jahren gezeichnete Yacht einmal genau unter die Lupe nimmt, ein fast hoffnungsloses Unterfangen, alle gemachten Vorgaben unter einen Hut zu bringen.

Aber sie wurden realisiert: Es entstand ein Boot in der Größe von 33 Fuß (10 Meter) sowie knapp 3,50 Meter

Breite, was nicht nur die Bau- und Unterhaltskosten überschaubar macht, sondern womit sich auch die Liegeplatzsuche nicht ganz so schwierig gestaltet.

Modern und schnell

Elegante, moderne Linien, flacher Aufbau und natürlich ein optimales Unterwasserschiff sorgen für schnelles Segeln bei großer Stabilität, unterstützt von einem einfachen, vor allem auch von ei-

Fahrbericht makTEN

ner Zweimann-Crew leicht zu bedienenden aber wirkungsvollen Rigg und dem Innenraum einer wesentlich größeren Yacht.

Im Einzelnen: Den beiden Konstrukteuren – Hagenah hatte sich inzwischen mit dem Maschinenbau-Ingenieur und Datenspezialist Klaus Breuker, der alle Linien und Konstruktionspläne für ein Autocad-Programm aufarbeitete, einen kompetenten Partner mit ins Boot geholt – kommt es also zunächst einmal auf überschaubare Bau- und Unterhaltskosten an.

Was bietet sich da neben der vorgegebenen Größenordnung mehr an, als den Bootsbau in GfK und Holz dort bauen zu lassen, wo die Lohnkosten noch unter dem hiesigen Niveau liegen, aber die Qualität inzwischen internationalen Standard erreicht hat: in der Nähe von Gdansk in Polen.

Große Erfahrung

Seit über 15 Jahren werden bei „MAK Yachtbau und Kunststofftechnik“ komplizierte Teile aus GfK für den Industriebedarf gefertigt, und man ging inzwischen auch in die Produktion und den Bau von Formen und GfK-Rümpfen. Es ist schon lange bekannt – und namhafte Serienhersteller lassen auch bei MAK oder anderswo bei den östlichen Nachbarn produzieren – dass die Polen ihr Handwerk bestens verstehen. Der Einbau der Technik – Elektrik, Maschine und Tankanlage sowie das komplette Rigg – geschieht dann in Bremerhaven, wo die Boote nach Kundenwunsch entsprechend ausgestattet werden.

Elegante, moderne Linien – relativ flacher Aufbau, breites Heck und schmales Vorschiff – und natürlich ein optimiertes Unterwasserschiff machen die Yacht schnell, obwohl man keine Regattaambitionen mehr hegt. Und trotzdem – treffen sich zwei Yachten unterwegs, möchte jeder Eigner doch ein wenig schneller als der andere sein. Das heißt, dass die Yacht auch leicht sein muss, was durch



Breites Heck, schmales Vorschiff.



Die Werft macht den Innenausbau nach Wunsch.



Die makTEN gibt es als Sonderversion mit Solaranlage.

Zahlen

10,00 m	Lüa
9,10 m	LWL
3,47 m	Breite
1,70 t	Ballast:
4,40 t	Gewicht:
1,9/1,6/0,6 m	Tiefgang
42 m ²	Großsegel
34,4 m ²	Rollgenau
Motor	Vetus 33 PS
85 000,- €	Preis ab
109 000,- €	Exklusivversion

Werft: **Metal Anlagenbau Kunststofftechnik, 84-220 Strzebielino (Polen)**
Vertrieb: **mk-marina, Westkai 50, D-27572 Bremerhaven, +49 (0) 4 71 / 9 72 27-0, Hagenah Technik, Scharfe Lanke 109 - 131, D-13595 Berlin, +49 (0) 30 / 36 20 09 21, www.makten.de**

Stärken und Schwächen

- + Solide Bauweise
- + Schwenkkiel
- + Segeleigenschaften
- + Ausbau n. Wunsch
- Segel sind extra



Wunsch.



mit Schwenkkiel.

die GfK-/Sandwichbauweise auch realisiert wird, wobei der Rumpfboden zur Verstärkung im Kielbereich mit einem Stahlgerüst verstärkt ist. Die Rumpf-Deck-Verbindung erfolgt über einen von innen und außen überlamierten Winkelflansch an der Rumpfoberkante.

Hochwertige Materialien

Die Außenhaut ist mit Isophthalsäure-Gelcoat versiegelt. Somit gewährt man eine Osmosegarantie von fünf Jahren, und dank der soliden Bauausführung auch fünf Jahre für das gesamte Boot – nicht unbedingt üblich bei den meisten Mitbewerbern.

Die solide Bauausführung macht sich noch in anderen Bereichen bemerkbar: Bug- und Heckkorb, Relingfüße, Püttinge und Mastspur sind aus poliertem Edelstahl handgefertigt. Die oben an-

gesprochene stählerne Verstärkung im Kielbereich nimmt nicht nur die Kielbelastungen, sondern auch teilweise die über die tragenden senkrechten Wände der Einbauteile eingeleiteten Riggkräfte auf – haltbarer und stärker als eine mechanische Verbindung. Dadurch sind die Püttinge derart belastbar, dass man das ganze Boot ohne Gurte aus dem Wasser heben kann.

Die gleiche handwerkliche Qualität gilt für das Rigg und die Mastbeschläge. Da das Profil des Großsegels vorwiegend über den stark dimensionierten Kicker eingestellt wird, werden die dadurch im Bereich des Lümmelbeschlaages extrem hohen Kräfte mithilfe einer inneren Mastdoppelung aufgefangen.

Nicht minder solide ist das Vorschiff der Yacht gebaut. Während im Oberwasserbereich die starke, wasserdichte Rückwand des gut dimensionierten Ankerkastens als Kollisionsschott wirkt, übernimmt unterhalb der Wasserlinie ein einlaminiertes Tank diese Aufgabe.

Unter Segeln

Bevor dank rollengelagerter Mastrutscher (Option) das vierfach durchgelattete, weit ausgestellte 42-Quadratmeter-Kevlargroß am gewaltigen Rigg von 13,5 Meter über Deck in die Höhe steigt, schiebt uns bei 2200 U/min der fast überdimensionierte 33-PS-Diesel von Vetus (Option) mit Rumpfgeschwindigkeit.

Die Segelbedingungen dieses Testtages sind geradezu ideal: Der Spätherbsttag bietet Sonne, und mit bis zu 15 kn Wind (Bft 3–4) beschleunigt die ca. 4,5 t schwere Yacht dann auch schon an der Kreuz mit ausgerollter Genua II (34,4 m²) schnell auf 6,5 kn. Halbwind wird die theoretische Rumpfgeschwindigkeit von 7,3 kn locker erreicht und auch noch vor dem Wind schwankt die Geschwindigkeit immer zwischen 5 und 5,5 kn.

Die Segeleigenschaften der makTEN – siehe Fazit zu Beginn des Berichts – sind hervorragend. Dass sämtliche

hochwertigen Bedienelemente bei dieser Yacht ergonomisch gut platziert sind, versteht sich bei der Vorgehensweise von Konstrukteur Hagenah von selbst. Ist das Rigg erst einmal getrimmt, muss nichts mehr verstellt werden und die Yacht läuft wie auf Schienen. Sie ist so gut balanciert, dass man das Steuerrad sogar für längere Zeit loslassen kann, ohne dass sie vom Kurs abkommt. In der Standardversion ist eine Pinnensteuerung vorgezogen.

Verschiedene Kielvarianten

Dank dreier angebotener Kielversionen ist es jedem Eigner möglich, den für seine Bedürfnisse optimalen Anhang zu ordern. Die makTEN ist als Festkiel sowohl mit 1,6 bzw. 1,9 Meter Tiefgang erhältlich. Als besondere Option ist sie wie bei dem Testschiff als Schwenkkieler lieferbar, was den Tiefgang auf 0,6 bzw. 0,8 Meter reduziert – optimal einsetzbar für flache Gewässer.

Die entsprechende Ruderanlage ist so konzipiert, dass sie senkrecht für die Fahrt mit aufgehohlem Schwenkkiel geliftet werden kann. Der Schwenkkiel wird vom Cockpit aus mit einer elektrohydraulischen Pumpe bedient.

Die Vor- und Nachteile durch den vorhandenen Kielkasten unter Deck heben sich auf: Einerseits geht Standfläche vor der Pantry und im Zugang zum etwas kleinen, aber durch den aufwändigen Holzbausatz sehr ansprechenden WC-Raum verloren, andererseits hat man am überaus kompakten Pantrybereich mit seinem zweiflammigen Herd einen guten Halt hinter sich.

Ausreichend Platz

Ansonsten ist der Raum unter Deck optimal genutzt, so dass man sich eher vorfindet, wie auf einer 12-Meter-Yacht. Das große U-Sofa, auf dem bis zu acht Personen Platz finden, und das offene Vorschiff lassen den Platz großzügig erscheinen. Zudem weiß der Salon durch die sauber verarbeiteten Holzflächen – helle amerika-

nische Kirsche – den gerade im Kontrast edel wirkenden dunkelblauen Flächen aus GfK-Gelcoat-Oberflächen im Pantrybereich sowie den in der Farbe passenden dunkelblauen hochwertigen Polsterbezüge und den Metallbeschlägen der Schränke und Schapps besonders zu gefallen.

Der Navigationsplatz vor dem WC auf der Steuerbordseite ist klein und auf ein Mindestmaß beschränkt. Man sitzt auf dem Salonpolster mit Blickrichtung nach achtern zum Steuerermann, hat alle Instrumente – sauber und übersichtlich verarbeitete Elektrik hinter den Instrumenten und Paneelen – gut im Blick und vor sich an der Wand den Kartenplotter.

Acht Personen am Tisch finden – wenn es erwünscht ist – auch einen Schlafplatz an Bord. Dank des breiten Achterschiffes können in den ausreichend dimensionierten Doppelkojen vier Personen bequem nächtigen, im Salonbereich stehen mittelschiffs nach dem Hochklappen der Rückenlehnen des Sofas zwei komfortable Einzelschlafplätze zur Verfügung und zwei kleine Personen finden u. U. auch in der Doppel-V-Koje im Vorschiff Platz. Und genügend Stauraum wäre für alle auch vorhanden. Was will man mehr.

Fazit

Gibt es gar nichts zu bemängeln? Vielleicht nur, dass sich die Preise für die angebotenen Versionen jeweils ohne Segel verstehen und somit noch einmal gut 6500,- Euro dazugerechnet werden müssen. Das Geld ist aber, für welche Version man sich auch entscheidet, bestens angelegt. Und den Vergleich zu den Mitbewerbern in dieser Größenordnung braucht man sowieso nicht zu scheuen. Ein Vorteil ist die angebotene Schwenkkielversion, die die MakTen auch bei Tiefgangproblemen interessant macht. Unter Deck wirkt die makTEN wie ein größeres Boot.

