

Cruiser oder Rac



Die SPW 11,9 CR von Speedwave ist von den Maßen her ein ideales Boot für den Bodensee. Der Tiefgang lässt sich dank Hubkiel von 2,30 Meter auf 1,80 Meter verringern und eine Breite von knapp drei Metern passt in die meisten Boxen. Das Boot hat ein riesiges Cockpit, ein einfach zu bedienendes Rigg, Wasserballast und bietet unter Deck ausreichenden Wohnkomfort für bis zu vier Personen.

Von **Michael Häßler**

Von Yachtkonstrukteur Georg Nissen stammen die prinzipiellen Linien der SPW 11.9 CR, die bei Speedwave noch etwas modifiziert wurden. Heraus kam ein leistungsfähiges Boot mit gutem Speedpotential und hervorragenden Cruisingeigenschaften. Technische Raffinessen sind das Carbonrigg mit hydraulischem Mastfuß, der Hubkiel und die beiden Wasserballasttanks mit je-

weils 350 Litern, deren Inhalt per Knopfdruck auf die andere Seite umgefüllt oder auch komplett abgelassen werden kann.

Das großzügige Cockpitlayout mit den beiden Sitzduchten im vorderen Bereich und dem freien hinteren Bereich für Steuermann und Großschottrimmer ist ebenfalls ein guter Kompromiss zwischen Regattaeinsatz und Tourensegeln. Dazwischen sind beidseits große Podeste für Winschen und Trimmlei-

Fahrbericht Speedwave 11.9 CR

er?



Die SPW 11.9 CR ist ein ästhetisches Boot mit guten Segeleigenschaften. Ihre Breite macht sie ideal für die Bedingungen am Bodensee. Allerdings beträgt der Tiefgang mit hochgezogenem Hubkiel immer noch 1,80 Meter.

nen angebracht. Deck und Cockpit sind mit Teak belegt, was nicht nur gut aussieht, sondern auch bei nassen Bedingungen für ausgezeichnete Rutschfestigkeit sorgt. Einziges Manko dabei ist die glatte, lackierte äußere Laibung, die schmerzhaft Stürze verursachen kann, wenn man nicht darauf gefasst ist. Eine kleine Fußrelling, die den Schuh bremsen würde, wäre daher auch in den hin-

teren Bereichen des Decks wünschenswert.

Bauweise

Schale und Deck bestehen aus Glasgewebe und Epoxidharz über einem Kern aus Balsaholz. Diese Bauweise schafft eine hohe Steifigkeit bei vergleichsweise geringem Gewicht. Dazu kommt, dass Epoxidharz viel langsamer altert und alterungsbedingte Festigkeitsverluste

wesentlich geringer ausfallen. Außerdem ist das Material deutlich Diffusionsbeständiger als Polyesterharz. Ein Boot aus Epoxid kennt keine Osmoseproblematik und wird bei gleicher Laminatdimensionierung praktisch nicht weich.

Das Rigg

Das Rigg ist 7/8-tel getakelt mit zwei Salingspaaren und einer Jumpstagspreize. Die

Mittelwanten sind unterbrochen und enden an der unteren Salingnock.

Das Jumpstag ist an seinem unteren Ende nicht am Mast angeschlagen, sondern endet am Oberwanddraht. Das entlastet das Rohr von den seitlichen Kräften des Masttopps, die über die Oberwanten auf die Püttings übertragen werden und kein zusätzliches Biegemoment erzeugen. Dadurch kann das Mastprofil leichter ausfallen, weil weniger Querkräfte angreifen. Das Rohr muss also nur für die extrem hohen Stauchbelastungen dieses Riggtyps ausgelegt werden. Querkräfte werden von der Verstagung aufgenommen.

Diesem Konzept entspricht auch der durchgesteckte Mast. Die Querkräfte des Großbaums werden größtenteils vom Mastkragen ins Deck geleitet.

Der Mast selbst steht auf einem Hydraulikzylinder. Dadurch kann er nach oben gepumpt und das Rigg während des Segelns gespannt und im Hafen wieder entlastet werden. Das schont das Material, weil ein Rigg ohne Backstagen und mit gepfeil-

SPW 11.9 CR

Maße:

Lüa 11,90 m, Breite 2,99 m
Gewicht ca. 4700 kg
Segelfläche max. 80,6 m²

Preis

278 000,- Euro

ten Salingen nach immensen Wantenspannungen verlangt, die mit normalen Spannschrauben kaum zu realisieren wären. Wirken diese Spannungen dauerhaft auf die Struktur ein, sind Deformationen des Rumpfes eine reale Gefahr. Auf manchen Booten mit ähnlichem Riggkonzept kann man beobachten, dass im Verlauf der Saison beispielsweise die Tür zwischen Salon und Vorschiff plötzlich klemmt. Der Rumpf gibt unter der Spannung des Riggs nach. Ein weiterer



Aufgeräumtes Cockpit. Alle Strecker und Fallen verlaufen nach hinten. Unter der Luke im Cockpitboden ist die Steuerung für die Ballasttanks. Von dort aus kommt man auch an den Ruderquadranten.



Der Mastfuß enthält einen Hydraulikzylinder, durch welchen das Rigg gespannt und entlastet werden kann.



Aufwändiger Großschot-Fußblock mit Grob- und Feinverstellung von Antal.



Das Rigg der SPW 11.9 CR ist beeindruckend und das Boot läuft auch schon bei wenig Wind.

Fahrbericht Speedwave 11.9 CR

Vorteil des hydraulischen Mastfußes ist, dass die Feineinstellung der Wanten und Stagen nur einmal erfolgen muss. Diesem Aspekt kommt auch Rod statt Drahtseil als Material für die Stagen entgegen. Drähte aus Rod haben nur geringen Reck, und somit auch weniger Rückstellungsvermögen. Die einmal eingestellten Längen bleiben, fast unabhängig von der einwirkenden Last, weitgehend erhalten.

Für die Hydraulik des Kiels und des Mastfußes gibt es zwei unabhängige Systeme. Entweder kann der Druck durch eine Elektropumpe aufgebaut werden oder auch durch eine Handpumpe. Damit funktioniert das System auch bei leeren Batterien.

Segel

Als Garderobe besitzt das Boot ein mäßig ausgestelltes Lattengroß in 3DL-Ausführung aus Aramid-Mylar. Die nur wenig überlappende Genua II besteht aus dem selben Material.

Die Genua I reicht bis ins Topp und ist im Unterliek 80 Zentimeter länger als das kleinere Vorsegel.

Dass mit Segelfläche nicht gegeizt wurde, sieht man an den Maßen der Selbstwende-fock, die immerhin noch eine Fläche von über 22 Quadratmetern besitzt.

Als Vorwindsegel gibt es zwei Spinnaker und einen Gennaker, der am ausfahrbaren und schwenkbaren

Bugsprit aus Kohlefasern gefahren wird.

Segeleigenschaften

Die Segeleigenschaften eines Bootes zu beurteilen, wenn der Wind zwischen Null und einem halben Beaufort pendelt, ist generell etwas schwierig. Insgesamt scheint das Boot aber etwas Wind zu brauchen, um sein Temperament in die Waagschale werfen zu können. Als Flautenläufer ist es vielleicht einfach etwas schwer. Dazu kommt, dass die Toppgenua nicht zur Verfügung stand, die unter diesen Bedingungen sicherlich Vorteile gebracht hätte.

Sobald sich das Wasser aber etwas kräuselte, beschleunigte die SPW 11.9 CR an der Kreuz schnell und lebendig auf sehr gute Werte, wenn man die Windgeschwindigkeit als Vergleich heranzieht. Das Boot ließ sich mit kleinen Ruderaus-schlägen sauber an der Windkante dirigieren und lag sehr ausgeglichen auf ihrem vorbalancierten Ruder. Für meinen Geschmack war das schon etwas zu ausgeglichen, was an der relativ trägen Radsteuerung liegen könnte. Bei so wenig Wind sind die feinfühligsten Rückmeldungen einer leichten Pinnensteuerung einfach durch nichts zu ersetzen.

Unter Deck

Beim Innenausbau dominiert Teak und weiße, lackierte Flächen. Die klassisch blauen Polster passen optisch gut



Im Salontisch ist die Mechanik für den Hubkiel untergebracht. Die Kräfte, um die Flosse anzuheben, werden von einer Kette übertragen.

dazu. An Backbord ist ein U-Sofa untergebracht. Darunter befinden sich die Hydraulikaggregate und der Fäkalientank mit seiner aufwändig gestalteten Installation. Dahinter ist die Naßzelle mit Toilette und Waschbecken.

Gegenüber des Sofas befindet sich die Pantry mit Kühlschrank, Spüle, zweiflämmigem Gaskocher und ausreichend Stauraum für die Kochutensilien. Dahinter ist die Navigationsecke eingebaut.

Von dort aus kommt man in die Achterkabine, die eine Doppelkoje enthält. Außerdem ist dort einer der beiden Ballasttanks untergebracht.

Zwischen Vorschiff und Pantry gibt es einen Kleiderschrank.

Das Vorschiff enthält eine Doppelkoje. Die Rumpfseiten sind unverkleidet und mit Teakleisten versehen. Durch die Sandwichstruktur dürfte, wenn überhaupt, nur ein geringes Schwitzwasserproblem auftreten. Außerdem ist das Boot mit einer Dieselheizung ausgestattet.



1

1. Der Salon ist konventionell gestaltet und wirkt gemütlich.

2. An der Backbordseite ist ein U-Sofa eingebaut.

3. Die Niedergangstreppe mit geneigten Stufen kann auch bei Krängung benutzt werden.

4. Die Teleskop-Badeleiter ist im Spiegel eingelassen und wird bei Bedarf herausgezogen.

5. Alle Fallen werden am Mast ins Cockpit umgelenkt.

6. Der Ballasttank schränkt den Platz in der Achterkabine nur wenig ein.

7. Die Navigationsecke ist praxisgerecht gestaltet.

8. Die Installation des laminierten Abwassertanks ist sehr aufwändig ausgeführt.

9. Der Holepunkt lässt sich auf zwei Achsen verstellen.

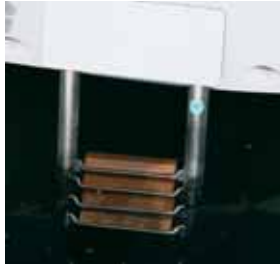


2



3

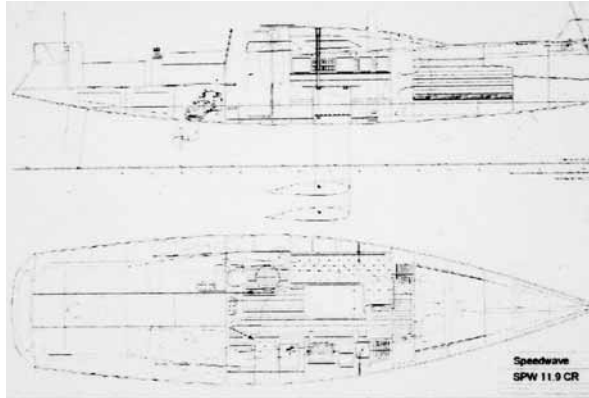
Fahrbericht Speedwave 11.9 CR



4



5



6



8



9



7

Zahlen

| | |
|----------------------|---|
| 11,90 m | Länge über alles |
| 10,20 m | Wasserlinienlänge |
| 2,99 m | Breite |
| 4700 kg | Gewicht |
| 1,8–2,3 m | Tiefgang |
| 34,80 m ² | Großsegel |
| 45,80 m ² | Toppgenaua |
| 36 m ² | 7/8 Genua |
| 22,20 m ² | Selbstwendefock |
| Motor | Saildrive Yanmar, 2 GM 20, 13,5 kW |
| 278 000 € | Preis komplett ab Wert |

Hersteller: **Speedwave GmbH, Im Wassersportzentrum 5, D-88079 Kressbronn-Göhren**

Stärken und Schwächen

- + Segeleigenschaften
- + technische Innovationen
- + leistungsstarkes Rigg
- + Cockpitlayout
- Fußreling nur auf Vorschiff
- teilweise sehr rutschiges Deck

Fazit

Die Speedwave 11.9 CR ist ein sportliches Tourenboot mit moderner und aufwändiger Technik. Allerdings macht die Technik das Segeln hier nicht komplizierter, sondern soll dazu dienen, das Boot einfacher beherrschen zu können. Zumindest solange alles reibungslos funktioniert und genügend Strom an Bord ist.

Eine tolle Sache ist der hydraulische Mastfuß, den man eigentlich aus der Regattaszene kennt. Er erlaubt ein 7/8-Rigg ohne Backstagen, das bei dieser Bootsgröße nicht permanent nachgezogen werden muss, weil der Rumpf unter den brachialen Spannungen nachgibt.

Auch die Sache mit dem Wasserballast klingt zunächst etwas abenteuerlich. Kennt man das doch nur von reinrassigen Rennmaschinen. Aber die beiden Tanks ersetzen eine vielköpfige Crew auf der Kante. Wenn das Gewicht nicht gebraucht wird, öffnet man per Knopfdruck den entsprechenden Schieber und lässt es ab.

Die Technik der SPW 11.9 CR nimmt der Crew einiges an Arbeit ab und reduziert sportliches Segeln auf das Wesentliche. Nämlich auf Großsegel, Vorsegel und Ruder. Dabei müssen keine Kompromisse, wie beispielsweise halb aufgerollte Vorsegel in Kauf genommen werden. Das Rigg wird im Hafen gespannt und lässt sich unterwegs gut trimmen. Die Abstufung der Vorsegel erlaubt unter allen Bedingungen ein optimales Profil.

Die 2,30 Meter tief reichende Kielflosse verspricht gute Kreuzeeigenschaften auch bei viel Wind. Könnte diese nicht angehoben werden, wäre das Boot uninteressant für den Bodensee. 1,80 Meter Tiefgang bei hochgezogenem Kiel ist zwar immer noch satt, man kann aber damit leben, wenn man Einschränkungen bei der Auswahl der Häfen akzeptiert.

Der Preis von 278 000 Euro scheint angemessen, zumal auch ein Liegeplatz geboten werden kann.