

Hübscher Segelz

Ultimate 20

Maße:

Lüa 6,39 m, Breite 2,50 m
Gewicht ca. 550 kg
Tiefgang 0,23 – 1,53 m

Preis ohne Segel

ab 27 590,- Euro



Rund 32 000,- Euro für das segelfertige Boot und etwas über 35 000,- Euro für das Boot mit Trailer und Außenborder sind fällig, wenn man die Ultimate 20 sein Eigen nennen will. Mit urlaubsklarer Ausstattung tendiert der Preis in Richtung 40 000,- Euro.

Von **Michael Häßler**

Dafür bekommt man ein kleines aber feines, mit einem Mittelklasse-Pkw trailerbares Boot, das hübsch aussieht, gut segelt, auf dem man auch mal übernachten kann und das vor allem qualitativ über alle Zweifel erhaben ist.

Die Ultimate 20 ist kein

„Billigkahn“, der dort auf der Welt „zusammengena-gelt“ wird, wo es gerade am wenigsten kostet.

Ganz im Gegenteil: Das Eigentum an den Formen und den Vertriebsrechten liegt bei Toni Staller vom Tegernsee. Gebaut wird das Boot in Norditalien bei CBZ di Concarì in Fiesco, etwa auf halber Strecke zwischen Milano



Für die doppelt geschorene Fockschot sind Klemmen sowohl in Luv als auch in Lee des Aufbaus angebracht.

werg



Boot unter Gennaker.

und dem Gardasee. Die Italiener arbeiten ausgesprochen sauber, sorgfältig und verwenden nur hochwertige Materialien.

Die Ultimate 20 ist schon seit 1995 am Markt. Das Konzept stammt von dem zweimaligen Hobie-Cat-Weltmeister Jeff Canepa, der sich mit dem Yachtdesigner Jim Antrim zusammengetan hatte, um einen unkomplizierten, aber schnellen Day-sailer zu entwickeln.

Neben einem großen Cockpit für bis zu vier Personen sollte das Boot aber auch überzeugende Einhandeigenschaften besitzen und von einem tiefen Wasserliegeplatz unabhängig machen.

Technik

Die Ultimate 20 besteht im Prinzip aus drei sehr solide gefertigten GFK-Teilen. Die Schale enthält einen Kern aus Balsa-Hirnholz, das Deck aus Schaum und die Innenschale, die die Kiel- und Riggkräfte aufnimmt, ist massiv laminiert. Bei dem Boot wurde Wert auf hohe Qualität und Langlebigkeit gelegt, weshalb ausschließlich Epoxidharz zum Einsatz kommt. Dieses Harz ist dampfdicht, hydrolysebeständig und kennt keine Osmoseproblematik. Es ist das beste Material für wasserbelastete Sandwichstrukturen und gleichzeitig das Einzige, das für einen solchen Laminataufbau uneingeschränkt empfohlen werden kann.

Dazu kommt, dass Epoxid, im Gegensatz zu Polyester, mit der Zeit nicht an Festigkeit verliert und die Bauteildimensionierung von vornherein geringer ausfallen kann. Ein Epoxidbauteil kann also, bei gleicher Dauerfestigkeit, bis zu 20 Prozent leichter gebaut werden, wodurch der Kunde ein sehr langlebiges und wertbeständiges Boot trotz geringem Gewicht erhält.

Die Epoxidbauweise erfordert besondere Sorgfalt beim Formenbau, weil das Material keinen Schrumpf beim Härtungsvorgang aufweist und sich deshalb nicht selbsttätig entformt. Dafür können Bauteile mit sehr geringen Dimensionstoleranzen hergestellt werden. Das macht das Verfahren grundsätzlich präziser, hochwertiger aber auch teurer als die Polyesterbauweise. Vor diesem Hintergrund ist der Preis für die Ultimate keinesfalls übersteuert.

Kiel und Ruder sind unter Verwendung von punktuellen Kohlefaserlegungen ebenfalls aus Epoxid gefertigt. Der Ballast sitzt in einem L-Bulb am etwas angefeilten Kiel. Die Kielflosse wirkt dadurch nicht als „Seegrassammler“.

Das Ruderblatt ist fest und kann zum slippen oder an einem flachen Liegeplatz ausgehängt werden. Ein aufhol-

bares Ruderblatt ist gegen Aufpreis erhältlich.

Der Gennakerbaum besteht aus Kohlefaser und ist an Deck mit einer Manschette fixiert, die eine Sollbruchstelle besitzt, damit im Fall einer Kollision nicht die teure Spiere bricht. Ein weiterer Vorteil der Halterung an Deck ist, dass kein Rumpfdurchbruch nötig ist, der bei dem sehr geringen Freibord kaum wirksam abgedichtet werden könnte.

Mast und Baum bestehen, unspektakulär aus Aluminium. Ein Carbonrigg ist nach amerikanischen Klassenregeln erlaubt, bringt bei dieser Bootsgröße aber kaum Vorteile. Der Mast besitzt weder Achter- noch Backstagen. Dessen Aufgaben übernehmen die beiden Wantenpaare und der Salingwinkel.

Klappwantenspanner mit Skala von Ronstan sind gegen Aufpreis erhältlich und machen einen exakten und wiederholbaren Trimm des Bootes erst möglich. Auf diese Option sollte man keinesfalls verzichten, wenn man nicht permanent mit Starkwindtrimm unterwegs sein möchte.

Die Segel von Giorgio Zucoli sind aufwändig und sehr hochwertig verarbeitet. Das extrem tiefe Großsegel ist kein Standardsegel und hinterlässt den Eindruck, nur in der steilen Gardaseewelle bei maximalem Crewgewicht und erfahrener Mannschaft schnell zu sein. Am Bodensee macht es bei zwei bis drei Beaufort zwar mächtig viel Druck, dürfte bei leichterem Wind aber kaum in der Lage sein, die Leeströmung zu halten und bei viel Wind dürfte das so ausgerüstete Boot kaum zu bändigen sein. Das Großtuch ist ein Spezialfall und der künftige Kunde sollte eher auf das Standardprofil zurückgreifen. Nicht ohne Grund hat der Eigner nachträglich ein zweites Reff einbauen lassen. Ansonsten ist die Kombination aus kleiner Fock und überrundetem Lattengroß hervorragend trimmbar und für das Bootskonzept ideal.



Bescheidener Komfort unter Deck. Die Ultimate 20 ist kein Wohnboot. Es können aber trotzdem drei bis vier Personen darauf übernachten und für den Kocher, um das Kaffeewasser oder die Dosenravioli warm zu machen, ist auch noch Platz.

Deswegen besitzt die Ultimate 20 einen Hubkiel in zwei Versionen, der im hochgehobten Zustand den Tiefgang auf nur 23 Zentimeter reduziert und ein Heißgeschirr das es erlaubt, das Boot mit stehendem Mast zu kranen.

Aber auch wer keinen

Trockenliegeplatz mit Kran hat und das Boot jedes Mal per Trailer zum See transportiert, kann sich über kurze Aufbauzeiten freuen. Den Mast kann man, dank Klappmastfuß und Mastlegeeinrichtung, von Hand stellen und mit Auto oder Winde kann man das nur 550 Kilo-

gramm leichte Boot auch problemlos slippen.

Segeleigenschaften

Die Segeleigenschaften sind überzeugend. Bei zwei bis drei Beaufort bewegt sich das Boot schon im Bereich von 4,5 bis 5 Knoten an der Kreuz und kommt damit in

die Nähe seiner Rumpfgeschwindigkeit. Unter Gennaker sollen schon Geschwindigkeiten jenseits der zwanzig Knoten erzielt worden sein, wie Toni Staller anfügt. Dass die Stärken der Ultimate, aufgrund ihres Rumpfkonzpts, eher auf raumen Kursen liegen, heißt aber

Wohnen

„Schöner Wohnen“ auf dem Boot ist anders, obwohl vier nominale Schlafplätze vorhanden sind. In die Doppelkoje im Vorschiff passen aber allenfalls zwei Kinder, und auch die beiden Hundekojen zeichnen sich nicht durch besondere Geräumigkeit aus. Trotzdem ist es möglich, ein Wochenende oder auch den Urlaub auf dem Boot zu verbringen, wenn man sich von minimalem Wohnkomfort nicht abschrecken lässt.

Es war bis in die siebziger

Jahre hinein nicht außergewöhnlich, wenn jemand den Urlaub auf dem 15er-Jollenkreuzer verbrachte, und manchem Jollensegler erschien damals ein halbwegs trockenes Dach über dem Kopf als purer Luxus. Gekocht wurde auf dem Campingkocher und gegessen aus dem Camping-Geschirr, dessen Teller gleichzeitig als Topfdeckel dienten. Komfort ist also relativ und mit dem Platzangebot in einer 15er-Kajüte kann die Ultimate 20 mithalten. Staller bietet verschiedene Optionen an, um den Komfort unter Deck etwas zu erhöhen.

Dem Wohnkomfort kommt auch die Sandwichbauweise entgegen. Auch wenn die Schale innen unverkleidet ist, stellt die Sandwichstruktur eine gute Wärme- und auch Schallisolierung dar. Man wird also weder durch trommelnde Wellen im Schlaf gestört werden noch durch an der Innenseite von Rumpf und Deck abtropfendes Kondenswasser, das langsam aber sicher den Schlafsack durchtränkt.

Dadurch, dass der Raum unter den Kojen gleichzeitig als Auftriebskörper dient und nur durch Inspektionsluken zugänglich ist, ist das

Angebot an Stauraum eher gering. Man wird aus der Segeltasche leben, denn der reguläre Stauraum dürfte schon durch Ausrüstungsgegenstände wie Fender, Anker oder Festmacher beansprucht werden.

Wer sich mit dem Gedanken befasst, mehrere Tage an Bord verbringen zu wollen, sollte sich auch Gedanken darüber machen, wie er die geräumige Plicht bei schlechtem Wetter nutzen kann. Zumindest eine kleine verstaubare Cockpitpersenning sollte man bei der Urlaubsausrüstung noch mit einplanen.

nicht, dass das Boot nicht kreuzen würde. Es bleibt auf diesem Kurs halt in seinem kurzen Wellensystem gefangen, das eine theoretische Rumpfgeschwindigkeit von knapp über 5,5 Knoten erlaubt.

Hubkiel

Der Kiel sitzt in einer flachen Kassette der Innenstruktur, was den Raum unter Deck kaum einschränkt. Darüber ist ein zu öffnendes Luk, durch das die Talje der Winde am einsteckbaren Galgen geführt und durch das die Kielflosse gezogen

wird. Der Baumniederholer kann mit einem Karabiner ausgehängt werden, sodass sämtliche Segelmanöver auch mit aufgestecktem Galgen und teilweise gezogener Kielflosse möglich sind.

Regattatätigkeit

Von 250 gebauten Booten laufen etwa 100 Boote in Europa.

Auch wenn bisher, wie auch am Chiemsee, sieben Boote an den Bodensee verkauft wurden, gibt es Klassenregatten bisher nur am Ammersee, wo 16 Boote beheimatet sind. Am Zürichsee

gibt es sechs und am Vierwaldstätter See fünf Boote. Am Gardasee liegen sechs Ultimates. Die amerikanische Klassenorganisation hat genaue Bauvorschriften definiert. Laut Toni Staller sollen deren Aktivitäten demnächst auch auf Europa ausgedehnt werden. Am Bodensee sind bisher nur Handicapregatten der ORC-Sportboatclass oder Yardstickregatten möglich, was für das Boot natürlich nicht ideal ist.

Fazit

Die Ultimate 20 ist ein kenter sicherer Jollenkreuzer-Ersatz, zumindest was den Platz unter Deck angeht. Die Segel Eigenschaften sind, zumindest bei moderatem Wind, hervorragend. Das achter- und backstaglose Rigg verlangt aber aktive Trimm Tätigkeit. Der einzige Weg, auf die Beschaffenheit der Segelprofile Einfluss zu nehmen, führt über die Spannung von Ober- und Unterwanten. So gesehen ist die Ultimate nicht unbedingt ein Boot, das man dem ahnungslosen Einsteiger empfehlen sollte. Sie ist aber andererseits auch keine komplizierte „Trimmzicke“. Die Crew sollte aber die Grundlagen des Bootstrimms verstanden haben.

Ansonsten ist die Ultimate problemlos zu trailern, braucht keinen Liegeplatz, kann geslippt oder mit stehendem Mast gekrant werden. Der Mast lässt sich, auch auf dem Wasser, ohne Hilfsmittel stellen und legen. Sie ist ein einfach zu handhabender Daysailer, der sowohl einhand als auch mit Crew viel Spaß bereiten kann.

Der Platz unter Deck ist ausreichend für zwei bis drei Personen, die dort nur schlafen wollen. Dann kann man mit dem Boot sogar auf Urlaubstörn gehen.

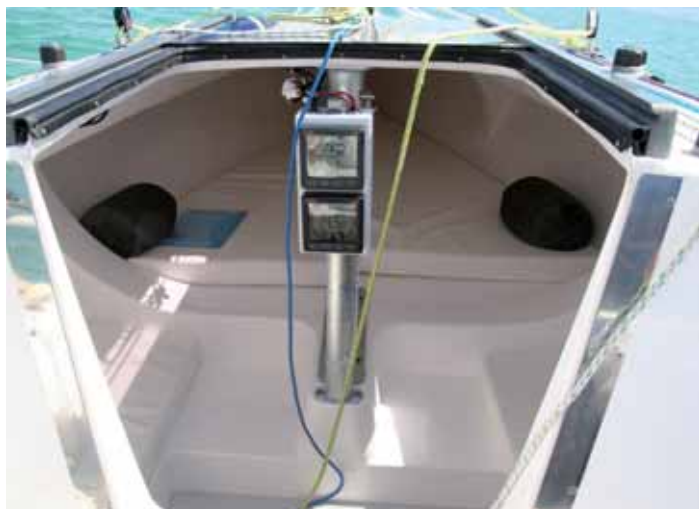
Der Preis erscheint aufgrund des hohen Qualitätsniveaus akzeptabel. Epoxidbauten sind in diesem Marktsegment selten zu finden.



1



2



3

Zahlen

- 6,39 m **Länge über alles**
- 5,48 m **Wasserlinie**
- 2,50 m **Breite**
- 204 kg **Ballast**
- ab 550 kg **Gewicht**
- 0,23–1,53 m **Tiefgang normal**
- 0,23–1,00 m **Tiefgang kurz**
- 19,13 m² **Segelfläche Groß**
- 9,29 m² **Segelfläche Fock**
- 41,09 m² **Gennaker**
- Jim Antrim **Konstrukteur**
- Motor **Außenbord**
- optional **optional**
- ab 27 590 € **Grundausrüstung**

Vertrieb: **Toni Staller, Zehenthofer 1, D-83629 Weyarn, Tel. +49 (0) 80 20 / 90 82 04, www.staller-marine.de**

Stärken und Schwächen

- + **Segel Eigenschaften**
- + **Verarbeitung**
- + **große Plicht**
- + **langlebig**
- **Wohnkomfort**

1. Das aufholbare Ruderblatt ist Option. Unter der Pinne befindet sich eines der Heißsaugen.
2. Der Stauraum unter dem Pflichtboden wird von einem wasserdichten Plexiglasluk abgedeckt.
3. Blick in die Kajüte. Gut zu sehen ist die Innenschale mit dem Rahmenspant, der Kielflosse und Wantenpüttings hält.

Das Aluminiumrohr mit den Instrumenten nimmt den Windgalgen für den Kiel auf. Davor ist die Metallplatte zu sehen, an der die Kielflosse hängt.