

Schnell und toll



Die Scholtz 32 ist ein schnelles Boot mit guten Segeleigenschaften und guter Verarbeitung. Es bietet bei bodenseetauglichen Maßen viel Lebensraum

Mit der Sudar Regatta und der Scholtz 22 baut Style Jacht in Ungarn zwei seit Jahren erfolgreiche Modelle. Und von beiden Typen laufen eine ganze Reihe am Bodensee.

Von **Hans-Dieter Möhlhenrich** und **Michael Häßler**

Die Scholtz 22 ist ein leichter und moderner Kajütracer. Insgesamt wurden rund 150 Einheiten gebaut. Die Sudar Regatta präsentiert sich als eine klassische Acht-Meter-Kielyacht, die sich am H-Boot orientiert und von der mehr als 250 Boote segeln. Klassenvorschriften

und Klassenvereinigungen stehen hinter dem Einheits-typ, der neben dem Balaton auch in Deutschland, Österreich und auf Schweizer Gewässern gesegelt wird. An diese Erfolge soll die Scholtz 32 anknüpfen, das Flaggschiff der Werft, das seit ein paar Jahren auf dem

entauglich

Scholtz 32

Maße:

Lüa 9,60 m, Breite 3,07 m
Gewicht ca. 3300 kg
Segelfläche ca. 61,5 m²

Preis

ab 62 900,- Euro ohne MwSt.



leck. Das Design ist etwas gewöhnungsbedürftig, folgt aber keinem Selbstzweck, sondern lässt sich durchaus handfest begründen.

Markt ist. Konzept, Design und Raumangebot machen die pfeilschnelle Scholtz 32 in der Neun-Meter-Klasse zu einem außergewöhnlich interessanten Boot, zumal auch der Preis attraktiv ist.

Das Design, das die größte Werft Ungarns unweit von Vespem und nur wenige Ki-

lometer vom Balaton sowie Designer Zoltan Peredi der Scholtz 32 verpasst hat, ist mutig und ungewöhnlich. Ein sichelförmiger Steven, eine ausladende Heckducht und ein stark geschwungenes Kajütfenster in einem gewölbten Aufbau bestimmen das Aussehen des sport-

lichen Bootes und heben es von allem ab, was sonst auf dem Wasser schwimmt.

Ebenso ungewöhnlich ist das riesige und breite Cockpit. Dort sitzt man nicht nur bequem – vor allem mit den zusätzlichen Polstern – Skipper und Crew haben auch großzügige Liegeflächen, wie

man sie sonst auf keinem vergleichbaren sportlichen Boot findet. Die ausgestellte Heckpartie kann einem gefallen oder nicht, aber sie ist einfach praktisch, denn sie schafft Raum im Cockpit, und für den Rudergänger ist sie unter Motor eine perfekte Sitzbank mit Übersicht.

Allerdings sitzt der Steuermann in der Radversion weit achtern. Das Rad ist zudem recht klein, sodass sich für sportlich ambitionierte Segler eher die standardmäßige Pinnenversion anbietet.

„Die Idee, die hinter dem großen Cockpit steht, ist, dass sich das Leben im Sommer überwiegend an Deck abspielt. Dafür bietet die Scholtz 32 ausreichend Platz im Cockpit“, erklärt Christian Eschenburg, der das Boot am Bodensee vertreibt.

Unter Deck

Doch auch unter Deck wirkt die Scholtz 32 in der von uns geseelten einfachen Ausbauvariante für ein Boot dieser Größe unheimlich geräumig. Die sechs Personen, die bequem im Cockpit sitzen können, finden genauso komfortable und große Liegeflächen unter Deck, selbst für großgewachsene Segler.

Natürlich schafft auch Style Jacht nicht die Quadratur des Kreises. Irgendwo muss auf den 9,40 mal 3,07 Metern Platz eingespart werden, wenn man sechs so ausladende Kojen anbieten will. Hinzu kommt, dass das Boot ein relativ geringes Freibord hat und auch nicht zu den breiten Fludern gehört.

Im Fall der Scholtz 32 geht das auf Kosten von Schapps und Schrankraum. Fallen die weg, wirkt der Innenraum naturgemäß groß. Doch holt einen die Bordrealität spätestens dann ein, wenn man Kleidung und Utensilien der Crew und manches andere stauen will.

Vieles passt in die riesige Backskiste im Cockpit, anderes in die Fächer unter den Kojen. Aber im Prinzip bedeutet das bei der Scholtz 32, dass die Crew aus der Tasche leben muss und dass manches größere Zubehörtteil gelegentlich vor dem Bezug einer Koje einen Platzwechsel vornehmen muss.

Ebenfalls standardmäßig nicht vorgesehen ist eine Nasszelle. Eingebaut ist ein Kühlschrank, ein Kocher ist Option. Beide haben ihren Platz in den beidseits eingebauten Kästen. Die Stehhöhe ist mit rund 1,80 Meter im Bereich des Niedergangs und nach vorne auf 1,39 Me-



Das markante Heck: Der Sitz für den Rudergänger ist nach achtern ausgebaut. Das schafft Platz in der Plicht. Er kar



Ein riesiges Cockpit und bequeme Duchten sind ein herausragendes Merkmal der Scholtz 32. Das können nicht viele Boote in dieser Größe bieten.



eklappt werden und gibt den Weg zu Heckplattform und Badeleiter frei.



Der Fockroller ist unter Decksniveau eingebaut. Das Segel passt aber nicht hundertprozentig.

Technik

Die Scholtz 32 ist aus Glas mit Vinylester-Harz gebaut. Dieser Harztyp ist deutlich hochwertiger als Polyesterharze und verursacht beispielsweise keine Osmose-Probleme, weil Vinylester von vornherein dampfdicht ist.

Das Kernmaterial aus Airex-Schaum ist ebenfalls sehr hochwertig. Zusammen ergibt das eine steife und leichte Rumpfstruktur, die lange Haltbarkeit erwarten lässt. Im Deck wurde zusätzlich Coremat verarbeitet. Im Prinzip ist das ein Abstandsgewebe, um Zug- und Druckfaser auseinander zu bringen, wodurch ein Laminat bei gleichem Gewicht steifer wird. Der Kiel besteht aus Stahl. Eine Ausführung mit Hubkiel und eine Kurzkiel-Ausführung sind ebenfalls lieferbar.

Das Rigg kommt mit zwei Paar gefeilten Salingen, unterbrochenen Wanten und ohne Backstagen daher. Ein Jumpstag versteift den oberen Teil des Mastes, was insbesondere für einen Einsatz der Toppgenua oder des Toppspinners nötig ist.

An Segelfläche mangelt es der ungarischen Sportlerin wahrlich nicht. Gut 60 Quadratmeter Standardbesegelung am Wind sind ein Wort. Mit der Toppgenua sind sogar 83,8 Quadratmeter möglich. Ob das den Segelspaß beim Tourensegeln tatsächlich steigert, sei dahingestellt, und bei Ausgleichsregatten kassiert man einen un-

günstigen Rennwert. Mit der kleinen Fock sind schnellere Manöver und eine bessere Höhe am Wind zu erzielen, wodurch der Nachteil der kleineren Fläche fast kompensiert sein dürfte. Ebenso verhält es sich mit dem 120 Quadratmeter großen Toppspinnaker. Die 90 Quadratmeter des Standard-Vorwindsegels stellen sicherlich die bessere Allround-Lösung dar. Riggs wie das der Scholtz 32 können während des Segelns kaum getrimmt werden und benötigen deswegen eine durchgängig hohe Wantenspannung. Das erfordert eine Segelgarderobe mit geringsten Dehnungswerten. Ansonsten lässt sich das Boot bei mehr Wind kaum beherrschen.

Bei der Motorisierung kann der Kunde zwischen dem Volvo D1-13 mit dreizehn PS und dem Volvo D1-20 mit zwanzig PS, jeweils als Saildrive, wählen. Auf dem Binnenrevier dürfte der kleinere Motor die bessere Wahl sein, weil der große Motor meistens „unterfordert“ sein dürfte, was sich insbesondere negativ auf die Lebensdauer eines Dieselmotors auswirkt. Standardmäßig wird ein Festpropeller montiert, der aber überhaupt nicht zum sportlichen Charakter des Bootes passt. Ein faltpropeller ist gegen Aufpreis zu haben, und auch ein Drehflügler wäre insbesondere mit dem kleinen Motor sinnvoll, weil er beim Rückwärtsschub eine bessere Leistungscharakteristik als ein faltpropeller aufweist, was sich bei engen Hafenmanövern positiv auswirkt.



Der Saildrive ist gut zugänglich in einer GfK-Box unter dem Niedergang eingebaut.

ter abfallend nicht üppig, vielfach aber ausreichend. Insgesamt ist das für einen Daysailer auf einem Binnenrevier ein stimmiges und durchaus angepasstes Konzept.

Wer mehr wünscht beim Innenausbau, für den verweist Christian Eschenburg explizit auf die Flexibilität der Werft bei Kundenwünschen, sodass jeder Eigner die Scholtz 32 auch in Bezug auf Stauraum oder Nasszelle an die eigenen Wünsche anpassen kann. Was will man mehr? Doch wer sich für eine Nasszelle im Vorschiff entscheidet, muss sich im Klaren darüber sein, dass er eine große Doppelkoje einbüßt.

Beim Innenausbau gibt es Varianten zur Kunststoffausführung. So kann man neben einem Teakboden auch einen Innenausbau in Kirsche, Teak, Esche oder Ahorn ordern. Netto schlägt das mit rund 5000 Euro Aufpreis zu Buche.

Ein Boot vom Balaton braucht einen Hubkiel, der für die Scholtz 32 als Extra angeboten wird. Er reduziert den Tiefgang elektrohydraulisch von 1,95 Meter auf 1,40 Meter. Damit war unsere Testyacht allerdings nicht ausgerüstet, unter deren Rumpf der standardmäßige Festkiel mit 1,95 Meter hängt. Als Alternative gibt es eine auf 1,50 Meter reduzierte Kielvariante, die aber mit Sicherheit Verluste bei der Segelleistung bringt.

Segelleistung

Und die ist bei der Scholtz 32 hervorragend. Wie heute üblich, setzt die Werft auf ein Rigg mit kleiner Fock und ausgestelltem Großsegel, das dank gefeilter Salinge ohne Backstagen daherkommt. Die Einfachheit beim Segeln zahlt man allerdings mit komplizierter Rigg-Grundeinstellung. Ist man mal unterwegs, kann man an den Profilen nicht mehr viel verstellen. Entweder die Segel passen zu den Wetterbedingungen oder eben nicht.

Das Konzept funktioniert nur in enger Zusammenarbeit mit dem Segelmacher, der die Anforderungen auf



**Helle, geschmackvoll gestaltete Kajüte. Es sind aber auch vielfältige andere Ausbauvarianten möglich. Die Stand-
das als Segelstauraum dient.**

dem Heimatrevier kennt. Die ungarischen Segel waren noch nicht der Weisheit letzter Schluss, und wer sich für den Kauf dieses Bootes interessiert, sollte es „nackt“ bestellen und wegen der Garderobe beim Segelmacher seines Vertrauens vorsprechen.

Gut gelöst wurde die Anordnung des Fockrollers. Er

sitzt versenkt unter Deck, sodass das Unterliek auf dem Deck aufliegen kann. Ob man bei diesem Riggkonzept ein schweres Profilstag braucht, ist fraglich. Das gibt nur einen Sinn, wenn man das Vorsegel reffen will. Genau das zu vermeiden, ist aber ein wesentlicher Aspekt dieses Riggkonzepts mit nicht überlappendem Fock.

Wohnen

Der primäre Lebensraum auf dem Boot ist die Plicht. Das wurde auf dem Vorführboot insbesondere durch die sauber gearbeiteten, aber optionalen Polster auf den Längsduchten unterstrichen. Unter Deck hat der Kunde viele Gestaltungsvarianten, die Werft sei sehr flexibel, erklärt Christian Eschenburg, der Händler am Bodensee. Das Vorführboot ist komplett offen, ohne Schott zwischen Salon und Vorschiff. Auf eine Nasszelle wurde verzichtet.

Das ergibt einen sehr großzügigen Raum mit zwei Hundekojen im Achterschiff, zwei Salonkojen und einer Doppelkoje im Vorschiff. Die Kabine ist hell gestaltet mit vielen weißen Flächen. Andere Optionen sind möglich. Bei der Hubkielausführung wird die gesamte dafür nötige Technik im Salontisch untergebracht. Das Vorführboot besitzt zwischen Salon- und Hundekojen jeweils ein Schränkchen. Auf der einen Seite ist darin eine Spüle und auf der anderen Seite eine Kühlbox installiert. Auf einen fest eingebauten Kocher wurde verzichtet.



Der Sitz für den Steuermann kann h



it ein abgeschottetes Vorschiff, in welchem die Toilette eingebaut ist und



werden. Die Radsteuerung ist optional. Das Rad könnte etwas größer sein.



Zahlen

9,60 m	Länge über alles
8,10 m	Wasserlinienlänge
3,07 m	Breite
1,40/1,95 m	Tiefgang
3300 kg	Gewicht
1200 kg	Ballast
38,8 m ²	Großsegel
22,7 m ²	Fock
45 m ²	Toppgenua
90 m ²	Spinnaker
120 m ²	Toppspinnaker
13,17 m	I
3,06 m	J
13,52 m	P
4,60 m	E
13/20 PS	Motor
33 l	Dieseltank
80 l	Wassertank

Sonderausstattung (u. a.): Individueller Ausbau, Radsteuerung, Cockpitpolster, Scheuerleiste, Cockpittisch, Segel im Radialschnitt, Lazy-Bag, Gennaker, versenkbare Klampen.

62 900 € **Standardversion o. Steuer ab Werft**

Vertrieb: **Christian Eschenburg, Schmalholzstraße 1, D-88048 Friedrichshafen, Telefon +49 (0) 75 41 / 6 04 15 12, Mobil +49 (0) 1 51 / 25 35 71 10, ceschenburg@web.de, www.agentur-eschenburg.com**

Stärken und Schwächen

- + Verarbeitung
- + Hubkiel lieferbar
- + Segelleistungen
- + Konzept

Fazit

Die Linien der Scholz 32 polarisieren. Entweder das Design mit dem Klipperstevan dem hohen Aufbau und dem markanten Heck gefällt einem oder es gefällt einem nicht.

Was keinesfalls polarisiert sind die Segeleigenschaften. Die sind einfach gut. Bei wenig Wind konnten wir das selbst überprüfen, und es gibt keinen Anhaltspunkt dafür, dass das ungarische Boot bei viel Wind nicht ebenso gut segeln würde. Es kommt halt auf sauberen Trimm und vor allem auf hochwertiges Segelmateriale an.

Was ebenso wenig polarisiert, ist die Alltagstauglichkeit der Scholtz. Der Käufer bekommt für relativ wenig Geld ein Boot, bei dem auf revidierten Grundmaßen maximaler Lebensraum untergebracht wurde. Vor allem das Platzangebot in der Plicht ist beachtlich, wo für vor allem der nach hinten ausgestellte Sitz für den Rudergänger sorgt.

62 900 Euro plus Mehrwertsteuer muss man für ein weißes Boot mit Standardausbau in Mahagoni auf dem Ladentisch blättern. Eine andere Gelcoatfarbe kostet rund 500 Euro Aufpreis. Die Grundbesegelung aus einfachem Groß-, Fock und Spinnaker aus ungarischer Fertigung ist ab 4118 Euro zu haben. Es lohnt sich aber, in höherwertiges Folienmaterial zu investieren.

Der Motor mit Faltpropeller kostet, je nach Modell zwischen 10 924 Euro und 11 795 Euro. Für einen Liftkiel werden 6543 Euro fällig. Die Spinnakerausrüstung ist ab 3451 Euro zu haben. Dazu kommen Landanschluss und Batterieladegerät für knapp 1000 Euro.

Für Antifouling, etwa Elektronik, den Cockpittisch und diverse Persenning sollte man nochmal groß 3500 Euro einplanen.

In der Summe ergibt das 92 436 Euro netto. Macht mit deutscher Steuer rund 110 000 Euro. Für dieses Geld bekommt man relativ viel Boot.