



# 1140-ER Gegen den Zeitgeist

Die Bootswerft Beck auf der Reichenau ist bekannt für ihre klassischen Boote, die vielfach auf Entwürfen des legendären Konstrukteurs Knud Reimers basieren. Reimers war nicht nur für seine Schärenkreuzer-Designs wie die „Bijou“ bekannt, sondern zeichnete auch zahlreiche, an diese segelnden „Zahnstocher“ angelehnte Boote.

*Von Michael Häßler*



Auch das aktuelle Projekt der Reichenauer Werftcrew um Inhaber Rolf Winterhalter folgt diesem bewährten Konzept der Reimerschen Entwürfe.

Die neue Werftklasse „1140-er“ ist eine Konstruktion, dessen Ur-Pläne Anfang der siebziger Jahre entstanden sind. Winterhalter verpasste dem Reimers-Entwurf unter anderem ein hochwirksames, frei stehendes Ruder mit Naca-Profil und elliptischer Silhouette sowie ein moderneres Rigg, das dank gepfeilter Saling und steifer Rumpfstuktur ohne Backstagen daherkommt.

Der flache, langgezogene Aufbau schafft Platz unter Deck, sodass das Boot auch bewohnt

werden kann und das geräumige Cockpit ist selbstlenzend. Dadurch, dass das Ruder nicht direkt an der Kielflosse hängt, ist das Boot nicht nur besser manövrierbar, sondern kann auch mit einer Einbaummaschine ausgestattet werden, die bei einem Langkieler nur mit mehr oder weniger tauglichen Kompromissen möglich wäre.

Durch diese Modifikationen ist das Boot besser manövrierbar als die ursprüngliche Konstruktion und auch die Alltagstauglichkeit hat sich durch moderne Bauweisen deutlich gesteigert. Die Schale wird wahlweise in GfK mit Balsakern hergestellt oder als formverleimte Holzkonstruktion aus Epoxidharz und Mahagoni.

#### **Maße:**

Lüa 11,40 m, Breite 2,36 m

#### **Gewicht:**

ca. 2900 kg

#### **Segelfläche:**

40 qm

#### **Preis:**

ab 125 000,- Euro  
(ohne Segel)





Deck und Aufbau bestehen, bei beiden Ausführungen identisch, aus hochwertigem Bootsbausperrholz und bekommen einen Belag aus sauber verlegten Teakriemen. Laibung, Süllrand und Aufbauseiten sind aus gebeiztem und lackiertem Sipo. Alle erhabenen Holzteile, Trittlflächen und Kanten, wie Scheuerleisten oder Fußreling sind aus unlackiertem Teak, was das Boot trotz klassischem Riemendeck vergleichsweise pflegeleicht macht. Die Teakstäbe folgen der Deckschale und sind am Fisch eingebuttet.

### Authentischer Klassiker

Der 1140-er sieht nicht nur so aus, wie ein klassisches Segelboot, sondern er ist auch eines. Er ist ein Boot, das der Neuzeit dort behutsam angepasst wurde, wo es tatsächlich sinnvoll ist. Damit ist der 1140-er auch trotz GfK-Schale ein authentisches Boot und weit entfernt von manchmal krampfhafter „Retro-Folklore“, wie sie immer mal wieder vereinzelt den Weg vom Reißbrett aufs Wasser findet.

Rolf Winterhalters Boot segelt so, wie es aussieht und besitzt auch ansonsten alle Eigenschaften, die man von so einem klassischen Riss erwartet. Wenn dieser Anachronismus zum eigenen Ideal passt, der kann damit ohne weiteres auch heutzutage noch sein seglerisches Glück finden. Wer bei einem fast zwölf Meter langen Boot aber U-Sofa, Dusche und

Stehhöhe erwartet, muss sich halt etwas anderes kaufen.

Der 1140-er ist, wie schon erwähnt, sicherlich kein Raumwunder. Das kann er auch gar nicht sein, mit seiner geringen Breite, seiner flachen Schale und seinem noch flacheren Aufbau. Es ist aber ein Boot mit hohem ästhetischem Anspruch. Ein Nischenprodukt, das nicht für den Massenmarkt geeignet ist und deswegen fast schon zwangsläufig polarisiert. Entweder man mag solche Konstruktionen – dann mag man in der Regel nichts anderes – oder man vermisst auf solchen Booten das Platzangebot und den Komfort, den eben nur eine breite, hochbordige Schale bieten kann.

### Reviergeeignet

Trotz seiner skandinavischen Wurzeln ist der 1140-er nicht zuletzt auch ein geeignetes Bodenseeboot: Schnell bei wenig Wind, mit guten Am-Wind-Eigenschaften und seetüchtig genug, um auch mal mehr Wind zu vertragen. Mit einem Tiefgang von 1,40 Meter und einer Breite von weniger als 2,50 Meter wird man auch in einem beschaulichen Hafen kein Gastplatzproblem bekommen. Mit so einem Boot kann man segeln, solange man Lust hat und muss sich nicht schon am frühen Nachmittag darum kümmern, wo man die Nacht verbringt. Weiterhin wurde beim 1140-er auf die bei Schärenkreuzern übliche, übertrieben >>>



Geräumiges Cockpit mit hohem Süllrand und Brückendeck.

## UNTER DECK

Der 1140-er ist kein Wohnboot und soll auch keines sein. Er ist in erster Linie ein Segelboot, auf dem man auch wohnen kann.

Bequem geht das zu zweit. Für erwachsene Personen bieten die beiden Längskojen ausreichend Platz. Auch im Vorschiff kann eine erwachsene Person bequem liegen, oder zwei Kinder. Durch das Deckschluk hinter dem Cockpit kommt man an einen Stauraum, in den ebenfalls zwei Kojen integriert werden können. Beim Deckslayout des von uns gesegelten Boots wäre das aber eher als Notlösung zu sehen. Es ist aber durchaus denkbar, dort eine Achterkajüte mit zwei vollwertigen Kojen und einem Niedergang aus dem Cockpit zu integrieren, wie das beispielsweise beim Touren-dreißiger der Fall ist.

Beim Innenausbau ist die Werft flexibel. Das gesegelte Boot ist mit einer Wegerung aus Eschenleisten versehen. Standardmäßig wird

die Innenseite der Bordwand einfach lackiert. Auch eine Kunstlederkaschierung ist möglich. Die Unterseite des Decks ist weiß lackiert und die Decksbalken sind mit einem Klarlack versehen.

Über der Vorschiffskoje und den beiden Salonkojen sind offene Schwalbennester angebracht und auf beiden Seiten neben dem Niedergang sind Schränke. Dieser auf der Steuerbordseite dient als Kartentisch und gegenüber ist eine Kühlbox eingebaut. Es ist aber auch eine kleine Pantry mit Kocher möglich.

Unter dem Brückendeck ist ein Schapp und unter dem Kartentisch eine Schublade eingebaut. Die Batterien befinden sich hinter der Niedergangstreppe.

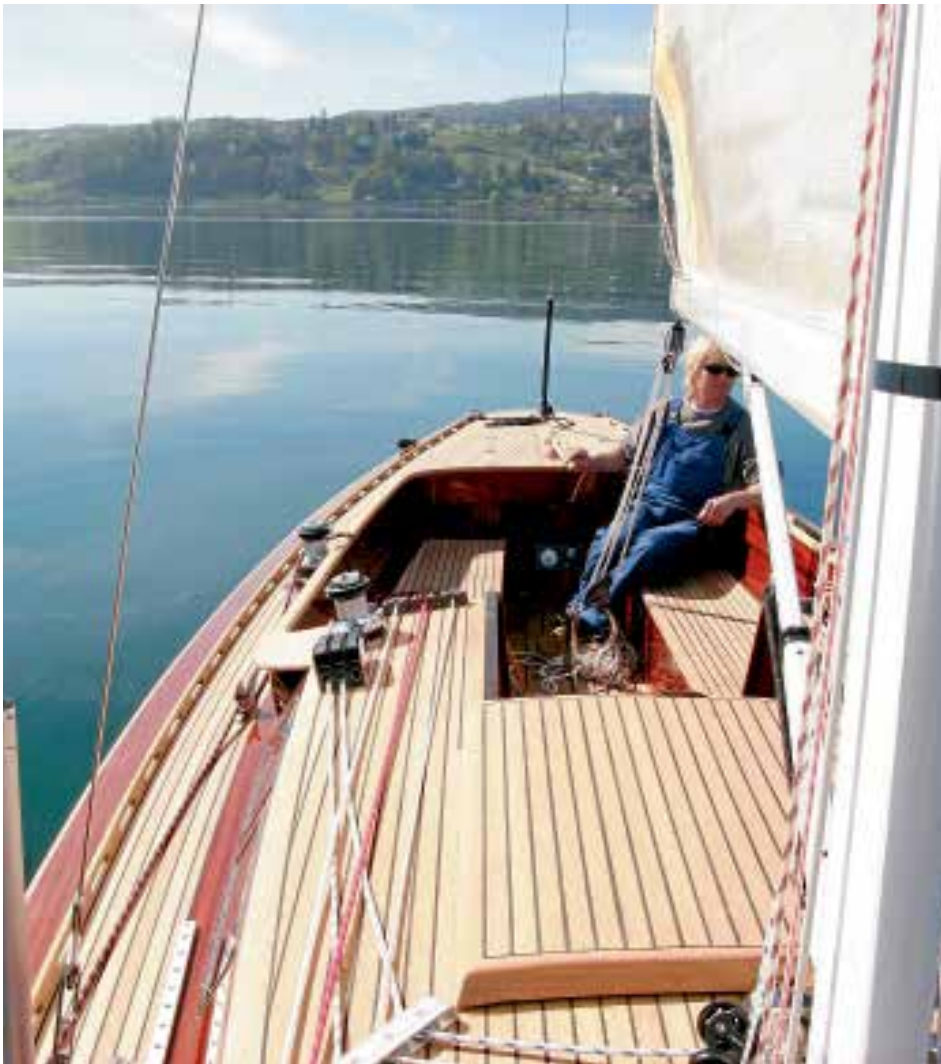
Die Möbelteile sind aus Bootsbauperrholz mit Deckfurnier aus gemessertem Sipo gebaut. Die erhabenen Schlingerleisten aus Teak sind wartungsfreundlich unlackiert.



Kartentisch mit optionaler Elektroinstallation an Backbord.



An Steuerbord sind Funk, Kartenplotter und Bordstromverteiler eingebaut.



Teak und lackiertes Mahagoni betonen den klassischen Charakter des Bootes. Durch den nicht vorhandenen Reitbalken ist die Plicht sehr geräumig.



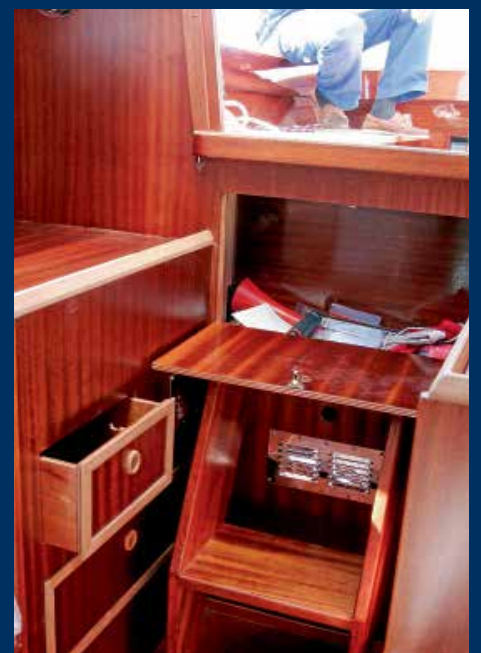
Die Klampe vor dem Ankerkasten dürfte mit zwei auf Slip geführten Festmachern etwas klein sein.



Umlaufende Fußreling aus Teak mit Speigatten.



Die Wegerung aus heller Esche kontrastiert zum eher dunklen Mahagoni. Die weißen Polster sehen edel aus, dürften im Alltagsbetrieb aber recht empfindlich sein.



Praktischer Stauraum im Bereich des Niedergangs für alles, was schnell mal benötigt wird..



weit überlappende Genua verzichtet, die gerade Manöver bei leichtem Wind unnötig kompliziert macht. Das backstaglose Rigg ist dagegen eher dem Zeitgeist geschuldet. Wer Backstagen gewohnt ist, wird deren Vorteile zu schätzen wissen und kaum störende Nachteile empfinden.

Letztlich sorgt auch der an Deck stehende Mast für unkomplizierte Handhabung. Mit der entsprechenden Routine ist er schnell gelegt und auch wieder schnell gestellt, so dass auch einem Kurztrip auf die andere Seite der Konstanzer Rheinbrücken wenig entgegen steht.

### Einhandtauglich

Der 1140er ist durchaus einhandtauglich. Erleichtert wird das durch den Pinnenkamm oder ein ähnliches System, um das Ruder mal kurzzeitig belegen zu können.

Mit zwei Personen an Bord ist das Boot sowohl von den seglerischen Anforderungen her als auch vom Platzangebot ideal belegt. Es ist aber auch möglich, als Familie mit mehreren Kindern die Urlaubswochen auf dem See zu verbringen. Wenn der Platz nicht reicht, bringt man auch noch zwei Personen auf Luftmatratzen unter den Cockpitduchten unter, wohin man durch die Klappen im Achterdeck gelangt. Dort ist quasi eine „Not-Achterkajüte“ untergebracht, die man sonst gut als Stauraum für sperrige Dinge wie Persennings oder Segelsäcke nutzen kann. ■



Handliches Rigg ohne Backstagen mit moderatem Genua-Unterliek und zwei durchgehenden Topplatten.

## TECHNIK

Das Boot kann mit GfK-Schale geordert werden oder für einen Aufpreis von 65 000 Euro auch in formverleimter Ausführung. Es wird wahlweise neben dem Standard-Rigg auch mit einem um einen Meter Mastlänge verkürzten „Küstenrigg“ angeboten. Beide Riggs zeichnen sich durch die Abwesenheit von Backstagen aus, deren Funktion von den Oberwanten übernommen wird, die über gepfeilte Salinge laufen. Dadurch sind nur kurze Verstellwege beim Riggtrimm möglich, was dehnungsarmes Segelmaterial, eine dehnungsarme Verstärkung und einen steifen Rumpf voraussetzt. Segel aus Aramid-Laminat und stehendes Gut aus Rod ergeben also durchaus auch bei klassischen Booten einen Sinn.

Der Mast steht auf dem Deck und wird von einer Stütze aus Sipo-Mahagoni zum Kiel hin abgestützt. Alternativ soll auch eine Mastbrü-

cke machbar sein, die den Raum unter Deck etwas großzügiger macht.

Die Zeit der riesigen Vorsegel ist vorbei. Die Genua 1 überlappt nur moderat, was das Handling erleichtert und bei mehr Wind wird eine Fock gefahren. Das Großsegel kann in zwei Stufen gerefft werden.

Die Leinenführung und die Trimmtechnik beinhaltet hochwertige Komponenten und entspricht aktuellem Standard. Auf einen Traveller wurde verzichtet, stattdessen wird die Großschot auf einer Säule gefahren, wodurch das Cockpit geräumig bleibt.

Für das schmale Boot ist ein Motor der „10-PS-Fraktion“ angemessen. Standardmäßig wird der neun PS starke Einzylinder Yanmar 1GM eingebaut. Gegen Aufpreis ist auch ein Zweizylinder von Nanni mit zehn PS oder ein Zweizylinder von Lombardini mit 13 PS möglich. Ein Wellenantrieb ist obligatorisch.

Das Boot wird handwerklich gefertigt und die eingebaute Technik ist stark vom Eignerwunsch geprägt. Hier ist vieles machbar, einiges sinnvoll und anderes überflüssig. Rolf Winterhalter betont in diesem Zusammenhang den Charakter des 1140er als reinrassiges Segelboot. Viel Technik bringt viel Gewicht mit sich und viel Gewicht wirkt sich generell negativ auf das Segelverhalten aus. Machbar ist aber vieles, inklusive umfangreicher Sanitärinstallation mit Frischwasser und Abwassertank. Auch eine Pantry mit Kocher steht ebenso auf der Zubehörliste wie eine Spüle oder eine zusätzliche Verbraucherbatterie mit entsprechender Lade-technik und Landanschluss.

Das hier vorgestellte Boot ist ein Eignerboot, das für die Ostsee bestellt wurde. Dementsprechend ist es mit etwas umfangreichere Elektronik ausgestattet, einem reviergerechten Rigg und einer etwas stärkeren Maschine.

## DATEN

Länge über alles	11,40 m
Länge Wasserlinie	8,44 m
Breite	2,36 m
Tiefgang	1,40 m
Masthöhe	12,50 m
Großsegel	23 qm
Genua	24 qm
Gewicht leer	2900 kg
Ballast	1150 kg
Kajüthöhe	1,50 m
Kojen	3/5

### Motorisierung

Yanmar 1GM, 6,7 kW (9PS), andere Motoren optional

Preis ab beliebigem Bodenseehafen:  
ab 125 000,- Euro ohne Segel

### Werft:

Bootswerft I. Beck & Söhne,  
Schloßstr. 16, 78479 Insel Reichenau,  
Telefon +49 (0) 75 34 / 2 43,  
www.bootswerft-beck.de

### Stärken und Schwächen

- + Authentisches, klassisches Konzept
- + Effektives Rigg
- + Einfache Handhabung
- + Ästhetische Linien
- + Manöviereigenschaften
- Platz unter Deck



*Das lange Achterschiff enthält viel Stauraum, ist aber relativ sensibel bei zu viel Gewicht. Unter den vorderen Klappen können auch zwei Kojen untergebracht werden, die unter die beiden Cockpitduchten reichen.*



*Am Niedergang sind die Batterien gelagert.*



*Die mobile Kühlbox neben dem Niedergang ist Eignerswunsch..*

## UNSER FAZIT

Der 1140er der Bootswerft Beck ist ein solide gebautes, klassisches Segelboot mit dem Charakter und den Maßen eines 22qm Schärenkreuzers. Freistehendes Ruder, Einbaumaschine und der Verzicht auf Backstagen sind ein Zugeständnis an die heutige Zeit, das dem Boot nicht schlecht zu Gesicht steht und dessen Handhabung teilweise deutlich erleichtert. Der Grundpreis von 125 000 Euro inklusive Mehrwertsteuer für die einfachste Ausführung erscheint für ein handwerklich gefertigtes Boot angemessen. Dabei ist die Schale innen mit Topcoat gestrichen und besitzt einen Osmose-Schutzanstrich mit Antifouling. Ein Yanmar-Motor mit Welle ist eingebaut. Für das segelfertige Boot braucht man noch rund 5000 Euro zusätzlich für Groß- und zwei Vorsegel aus Dacron.

Zu einer sinnvollen Ausstattung gehören diverse Persennings, Ankergeschirr, Fender, Festmacher und andere „Kleinteile“ wie Heckleiter, Lazyjacks oder die behördlich vorgeschriebene Ausrüstung, sodass man mit einer Investition ab rund 135 000 Euro einen zwar einfach, aber brauchbar ausgerüstete Daysailer besitzt.

Für das „urlaubsklare Boot“ mit Polster, Tourenpersenning, Kühlbox, Kocher, Trinkwasserversorgung, der entsprechenden elektrischen Ausrüstung und ein paar anderen, sinnvollen Dingen sollte man rund 140 000 Euro budgetieren.

Aufwendigere Ausführungen besitzen eine Wegerung aus Esche oder eine Verkleidung aus Kunstleder an der Innenseite der Schale oder werden gleich, für einen Aufpreis von 65 000 Euro, mit formverleimter Holzschale gebaut. Für eine sinnvolle „Vollausstattung“, wie beim hier vorgestellten Boot, komfortabler Zusatzausrüstung, dem hochwertigen Aramid-Segelsatz und einem Spinnakergeschirr dürften rund 150 000 Euro über Rolf Winterhalters Ladentheke gehen.

Es liegt bei einem „Quasi-Einzelbau“, aber in der Natur der Dinge, dass die von uns genannten Preise nur grobe Orientierungen darstellen können, denn jeder definiert seinen persönlichen „Wohlfühl-Komfort“ anders und was dem einen absolut wichtig ist, spielt für einen anderen Segler überhaupt keine Rolle. Winterhalter nennt den Mindestpreis und was oben drauf kommt, bestimmt der künftige Eigner weitgehend selber. Die Optionspreisliste ist deshalb weder vollständig noch verbindlich, sie nennt allenfalls mögliche Beispiele.