

Moderner Schärenkreuzer von der Bootswerft Beck

Nach der umfangreichen Überarbeitung eines klassischen Schärenkreuzers entstand eine elegante, zeitgemäße Tourenyacht.

Die eleganten Schärenkreuzer des Konstrukteurs Knut Reimers mit ihren schlanken, zeitlosen Linien sind gerade heute in Anbetracht der Mainstream-Flotte moderner, mit Computerberechnungen entwickelter Risse, ein Hingucker in jedem Hafen. Kürzlich gab es auf der Bootswerft Beck auf der Bodenseeinsel Reichenau einen Stapellauf einer Aufsehen erregenden 11,40 Meter langen und nur 2,36 Meter breiten klassisch anmutenden Yacht. Die Linien erinnern an die Schärenkreuzer von Reimers, allerdings hat Werftchef Rolf Winterhalter das Boot weitgehend bearbeitet und daraus eine zeitgemäße, familienfreundliche Tourenkonzeption entwickelt. Die Werft bietet die Yacht als 1140er Werftklasse an.

Es wurde ein leistungsfähiges Ruder mit NACA-Profil an den Rumpf angehängt. Ein Rigg mit wahlweise 11,50 Meter Mastlänge und 31 Quadratmeter vermessener Segelfläche oder 12,50 Meter Mastlänge und 35 Quadratmeter vermessener Segelfläche sorgen für den Vortrieb. Es ist einfach zu bedienen, da der Mast mit gefeilten Salingen keine Backstagen benötigt.

Unter Deck konnte viel Raum geschaffen werden. Mit vier Schlafplätzen in der Kajüte, zwei Achterkoben, Pantry und Navi-Ecke am Niedergang, Che-

mie-WC und Frischwassersystem und Grauwassertank bietet das Boot komfortable Wohnlichkeit unter Deck.

Das selbstlenzende Cockpit bietet viel Platz, ist hochfunktionell, bequem und sicher. Mit seiner

Schon beim Bau wurden die zeitlos, eleganten Linien deutlich. Bestellt werden kann die Yacht als GfK-Bau mit Balsa-Kern oder als formverleimter Mahagoni-Bau.



Länge verfügt die 1140er über reichlich Stauraum und hohes Geschwindigkeitspotential.

Der Einbau-Diesel ist Standard. Die Rümpfe werden aus GfK mit Balsa-Sandwich-Kern laminiert oder aus Mahagoni formverleimt. Deck und Ausbau werden aus Mahagoni und Teak gefertigt.

Die Material-Dimensionierungen sind an die strengen Bauvorschriften des Germanischen Lloyd und der Schärenkreuzerklasse angelehnt, was laut Werftangaben Langlebigkeit und hohe Sicherheit garantiert. Die Rümpfe werden je nach Wahl mit Mahagoni vakuum-formverleimt oder in GfK mit Balsa-Sandwich im Handauflegeverfahren laminiert.

„Zur Osmose-Prophylaxe verwenden wir spezielle chemiebeständige Gelcoats und Harze. Außerdem werden die Rümpfe vor der Entformung getempert und der Unterwasserbereich standardmäßig mit den jeweils modernsten wassersperrenden Grundierungen und wirksamsten Antifoulingsschichten“, so Werftchef Winterhalter. Das Ruder mit Edelstahl-Welle wird aus GfK laminiert und wie der Unterwasserbereich des Rumpfs behandelt. Der Ballast wird aus Blei gegossen und mit eingegossenen Edelstahlbolzen untergebolzt. Die Mahagoni-Oberflächen können optisch ansprechend gebeizt werden und werden außen mit modernsten Epoxid-Grundierungen und Zwei-Komponenten-Spritzlackierungen beschichtet.

Innen verwendet die Werft vorwiegend DD-Grundierungen und glänzende oder matte Endlackierungen. Das Deckslayout und die Beschläge ent-

Technische Daten

Länge ü.A. 11,40 m ■ Breite ü.A. 2,36 m ■ Länge KWL 8,44 m ■ Tiefgang 1,40 m ■ Freibord 0,65 m ■ Verdrängung 2,90 t ■ Ballast 1150 kg ■ Höhe in der Kajüte 1,50 m ■ Masthöhe 12,50 m ■ Segelfläche a. Wind 40 qm ■ Großsegel 23 qm ■ Genua I 24 qm ■ Motor Diesel 9 PS

Werft: I. Beck & Söhne, Yacht- und Bootswerft am Bodensee, Schloßstraße 16, 78479 Insel Reichenau, Tel.: 07534 / 243, mail@bootswerft-beck.de

sprechen immer den aktuellsten Erkenntnissen der Regatta- und Segeltechnik, lassen aber alle Möglichkeiten für die Wünsche zukünftiger Eiger offen. Die Diesel-Einbaumaschine mit Bodensee-Abgaszertifikat wird nach Angaben von Rolf Winterhalter von den jeweils besten und geeignetsten Fabrikanten, mit Leistungen zwischen 8 bis 14 PS, mit Wellenanlage, oder E-Saildrive-Motoren eingebaut. Der 7/8 getakelte Alu-Mast steht auf Deck, das bedeutet freien Durchgang von der Kajüte ins Vorschiff.