Fahrbericht Baltic Yachts „Hetairos“

Im Beisein ihres Eigners hat die Super Ketsch Panamax erfolgreich ihre ersten Probefahrten absolviert. Nur wenige Tage vor ihrer Ablieferung konnte MEER&YACHTEN sich an und unter Deck einen Eindruck verschaffen.

Von Jochen Halbe

Vor etwas mehr als einem Jahr bekamen wir, eine Handvoll ausgesuchter Journalisten, die Gelegenheit Baltics größtes und bis dahin streng gehütetes Yachtprojekt zu sehen: *Panamax*.

In der nagelneuen Werfthalle im Hafen von Jakobstad war ein rund 60 m langes, Kohlefaser schwarzes Monster aufgebockt, an und in dem unzählige Handwerker mit Hochdruck arbeiteten.

Nun, Mitte Juli 2011, war die Halle leer und an Baltics Werftpier lag eine dunkelgrüne, schlanke Schönheit im Wasser, ketschgetakelt mit zwei weißen Kohlefasermasten, mit feinem Decksprung und niedrigem Freibord, einem hochgezogenen Vertikalsteven und langem Hecküberhang, mit makellosem Teakdeck und hölzernen Skylights und Deckshäusern – aus *Panamax* war *Hetairos* geworden.

Die klaren, schnörkellosen Linien, dazu rechteckige Deckshausfenster weisen ebenso auf ihre Vorbilder – die schnellen Lotsen- und Zollkutter sowie America's Cupper des ausgehenden 19. Jahrhunderts – hin wie das unprätentiöse und nicht verspielte Interieur.

Das superfeste und extrem leichte, hochmodulare Carbon, das im Zusammenwirken mit verschiedensten Sandwichkernen aus Schaum oder Honeycomb *Hetairos* mit rund 230 t Verdrängung zur leichtesten Superyacht aller Zeiten macht, ist außen unter Farbe und Teak verschwunden und innen hinter einem perfekten Ausbau der Oldenburger Möbelwerkstätten verborgen.

Der Eigner wollte eine superschnelle Yacht mit sehr hoher Durchschnittsgeschwindigkeit für alle Zwecke und Regionen, Regatten und die problemlose Passage durch den Panamakanal eingeschlossen. Oberste Priorität hatte daher der Leichtbau oder anders ausgedrückt Gewicht zu sparen, wo immer es ging. So sieht der Heckspiegel aus, als bestände er aus massivem Teak, dabei ist er nur in einer speziellen Maltechnik wie Teak gestrichen. „Das hat ungefähr 100 kg gespart,“ erklärt Baltics Technischer Direktor Henrik Sjöblom, „und macht so weit vom Gewichtsschwerpunkt der Yacht entfernt einen großen Unterschied beim Bootstrimm aus.“ Weitere Beispiele für perfekte Gewichtsminimierung sind die Deckshäuser und Skylights, hinter deren Teakfassade und -dach sich das obligatorische Carbon-/Nomexsandwich verbirgt. >>>

Abbildungen:
Copyright Baltic Yachts

Daten:

LüA	66,70 m
LWL	55,90 m
Breite	10,54 m
Tiefgang	3,50 / 6,00 / 9,00 m
Verdrängung	230 t
Ballast	83 t
Werft	Baltic Yachts

Internet:
www.balticyachts.fi

Und die kräftigen „Spanten“, die aus dem Deck heraus zu wachsen scheinen, sind alles andere als Spanten, sondern nur Stützen für das Schanzkleid, aus massivem Schaum, mit Carbonmatten ummantelt und mit Teak furniert.

Das hochkomplexe Sparprogramm verkörpern auch die Relingstützen aus Titan und die Lewmar Winschen mit Trommeln aus Alu, Deckeln aus einer Carbonplatte und Sockeln aus Carbonsandwich. Die Carbonteile sind in einem Titangrau gestrichen ebenso wie die Carbonstützen der Sonnendächer über Haupt- und Achtercockpit und titangrau sind schließlich auch die Ummantelungen der PBO-Wanten und -Backstagen.

Das alles zusammen ist der einheitlichen Optik an Deck geschuldet.

Dass eine komplexe Yacht einer exakten Planung bis ins Detail bedarf, um die perfekte Ausführung zu erleichtern, erläutert Marketingleiter Kenneth Nyfelt an der so simpel erscheinenden Decksbeplankung.

„Die 10 cm breiten, recht dünnen Teakplanken sind von der Mittelplanke parallel nach außen so verlegt, dass die Ausschnitte für die großen, plan eingelassenen Rondal Carbonsandwich Luken exakt damit übereinstimmen.“

Anders als heute vielfach üblich ist die Lukenbeplankung nicht mit einem Teakrahmen eingefasst, so dass schon jeder Millimeter Abweichung ins Auge fällt. Bei den decksbündig eingelassenen gläsernen Skylights laufen die schwarzen Gummistreifen genauso durch wie bei den massiven Perspexdeckeln über den Magic Trim Zylindern für die Backstagen, die bei Regatten anstelle der normalen Teakdeckel eingesetzt werden, damit man sofort sieht, wenn darunter etwas schief läuft.

Im Verhältnis dazu nimmt sich die durchdachte Besegelung, nebst der hydraulischen Trimmeinrichtungen, einfach aus.

Die Schoten von Groß und Besan laufen auf captive Winschen unter Deck, ebenso die Schoten des vorderen Vorsegels (Blade). >>>

Impressum

Veröffentlichung des Internet-magazin www.bootswelt.de in Kooperation mit der Zeitschrift „Meer & Yachten“

Autor: Jochen Halbe

Reproduktionen des Inhalts ganz oder teilweise sind nur mit schriftlicher Genehmigung erlaubt. Jede Verwertung in Wort und Bild ist ohne schriftliche Zustimmung nicht zulässig. Dies gilt auch für die Vervielfältigung, Übersetzung oder Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Die Wiedergabe von Marken- und Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. – auch ohne besondere Kennzeichnung – in diesem Fahrbericht berechtigt nicht zu der Annahme, dass derartige Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften, sie dienen hier lediglich der Produktdarstellung oder Produkt- und/oder Herstellerbezeichnung.

© bootswelt / Jochen Halbe / Meer & Yachten

www.bootswelt.de

Die Fallen, von denen fast alle auf Locks gehen, sowie die Schoten von Stagsegel und Gennaker werden auf Trommelwinschen an Deck geführt, ebenso die „Zweitschoten“ für Groß und Besan, die die Bäume unten halten, wenn mit gefierten Schoten auf anderen als Amwindkursen gesegelt wird.

Die Beiholerblöcke für Gennaker, Code Segel und auch die Blade (beim Reachen) stellten die Ingenieure vor eine besondere Herausforderung. Die erarbeitete Lösung dürfte ihresgleichen suchen. Die Blöcke werden bei Bedarf an variablen Punkten von außen am Schanzkleid in Deckshähe eingehängt.

Dass sich die Sparbemühungen schon gelohnt haben, bewies *Hetairos* bei einer der ersten drei Probefahrten. Da erreichte sie 19 kn, „mit Groß und Blade und einem kleinen Schrick in den Schoten,“ so Eignervertreter Jens Cornelsen, „hoch am Wind waren es 14,5 kn.“ Das dürfte noch nicht alles sein!