

Fahrbericht Brenta 60 „UCA“

Von Jochen Halbe

Die zweite Brenta 60, ebenfalls bei Knierim Yachtbau in Karbon-Prepreg-Kompositbauweise entstanden, unterscheidet sich von ihrer Vorgängerin abgesehen von der Farbe im Wesentlichen nur durch die Einrichtung. Die ist zwar auch modern, aber eben doch ein bisschen gemütlicher. Jochen Halbe hat die UCA auf der Kieler Förde gesegelt.



Andreas Kling, der PR-Berater von Knierim Yachtbau geriet geradezu ins Schwärmen: „Ein Schiff wie ein Designerstück – formschön und präzise, rassig und doch dezent, eine hochmoderne wie zeitlose Eleganz. Das sind die ersten Eindrücke der silbernen Hightech-Yacht von Knierim Yachtbau.“

Und angesichts der ersten Schläge unter Segeln wird er richtig poetisch: „Mit einer behändigen Leichtigkeit gleitet der Neubau bei schwacher bis mäßiger Brise in gleißendem Sonnenschein über glattes Wasser, gar so, als habe sich gerade gefunden, was längst zusammen gehörte: eine extravagante Segelyacht und ihr liebliches Heimatrevier.“

Mit der B60 ist dem Konstrukteursteam Luca Brenta und Lorenzo Argenta ein großer Wurf gelungen, das bestätigte M&Y 2008 schon der Baunummer 1 *Almost Nothing*. Nur damals hatten wir die Yacht nicht segeln können. Das holten wir jetzt auf der Kieler Innenförde Anfang September bei strahlendem Sonnenschein und böigem Wind zwischen 15 und 23 kn nach. In Poloshirt und Hose, so warm war es!

Die Geschwindigkeit hoch am Wind (25 bis 30 Grad zum scheinbaren Wind) lag geschätzt bei 8 bis 9 kn. Geschätzt, weil der Speedo nicht ansprang. Doch das pure Segelgefühl sagte uns, dass die UCA wirklich schnell war, sie sprang rasant an und beschleunigte fühlbar schnell. In den Böen mussten wir das Groß mit seinen knapp 130 m² auffieren.

Das machte unser zweiter Mann an der zweiten Steuerkonsole, per Knopfdruck versteht sich. Damit löste er die vom Baum kommende, einpartige Großschot über den an BB unter dem Kajütdach verborgenen Magie Trim Hydraulikzylinder aus und nahm sie ebenso leicht wieder dicht, sobald die Bö nachließ.

Der Travellerschlitten läuft dabei auf einer im Cockpitboden versenkten Schiene – ebenfalls auf Knopfdruck.

>>>



er einem kundigen Mitsegler, bestätigt Bootsmann Jan Dabelstein.

Das macht vor allem in Revieren wie der Kieler Innen- und Außenförde Sinn, wo vor allem bei westlichen Winden Richtung und Stärke permanent wechseln. Und just für dieses Revier und die Nachbarbuchten wurde die B60 angeschafft, denn sie ist vom Konzept her ein reiner Daysailer, ein besonders sicherer

noch dazu. Allein 8 der 13,5 t Gesamtgewicht hängen als Ballast am Ende der schlanken Kielfinne und sorgen für ein hohes aufrichtendes Moment.

Segelspaß pur ohne viel Aufwand, das war es, was Eigner Klaus Murmann wollte. Das andere, das Touren- und Regattasegeln mit großer Crew, das hatte er schon alles hinter sich. Zuletzt mit der ebenfalls bei Knierim gebauten Vorgänger *UCA*, einem 68' Racer, mit dem er schnellstes Schiff bei der Transatlantikregatta 2003 war und ein Jahr später Rund Skagen gewann.

Lange Seetörns sind jetzt mit der B60 nicht mehr geplant, obwohl sie gemäß Klassifizierung möglich wären. Und für die Mannschaft wären sie kein Vergnügen, denn unter Deck ist es, gelinde gesagt, recht spartanisch. Schon einwöchige Touren in die Dänische Südsee sind, obwohl jeden Abend ein Hafen angelaufen wird, mit einer sechsköpfigen Besatzung das Äußerste, was selbst junge Segler gern auf sich nähmen.

Nun aber geht es um Genuss und Freude am unproblematischen Nachmittagstörn mit Freunden oder Familie auf der Förde oder einer Kurzregatta >>>

Ohne Elektrik und Hydraulik geht auf diesem Boot gar nichts. Hydraulisch wird das Achterstag gespannt, elektrisch werden die 73 m² der leicht überlappenden Fock mit einem Unterdeckfurler mit Vorstagjustierung aus- und aufgerollt und die Schoten mit zwei E-Winschen von Harken im Cockpit dicht genommen. Hier laufen auch die Fallen von Fock, Groß und Gennaker auf und verschwinden in großen Segeltaschen am Durchgang von der Kabine zum Cockpit. Die Winschen stehen ergonomisch angenehm hoch (man muss sich nicht bücken) und sie stören auch nicht die auf den Cockpitbänken mit den perfekt geformten Polstern sitzenden Mitsegler. Eine des Segelns einigermaßen kundige Person kann die Winschen unter Normalbedingungen allein und problemlos beim Wenden und Halsen bedienen.

So lässt sich denn die *UCA* unter Segeln leicht von zwei Personen manövrieren, dank der auf und neben den Steuerkonsolen konzentrierten Trimmknöpfen. Allerdings, man sollte schon wissen, welcher Knopf welche Funktion hat, oder noch einmal hin sehen, wenn man nicht sicher ist, bevor man draufdrückt.

Wenn Eigner Klaus Murmann am Ruder steht, dann konzentriert er sich voll auf das Steuern, das Trimmen überlässt

Daten:

| | |
|-------------|--|
| LüA | 18,62 m |
| Breite | 4,32 m |
| Tiefgang | 3,30 m |
| Verdrängung | 13,5 t |
| Segelfläche | |
| Groß | 129,5 m ² |
| Fock | 73 m ² |
| Gennaker | 273 m ² |
| Motor | Volvo Penta 75 PS |
| Werft | Knierim Yachtbau, Kiel |
| Interne | www.knierim-yachtbau.de |



Impressum

Veröffentlichung des Internetmagazin 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



wie jüngst der Schifffahrtsregatta, für welche die Crew aufgestockt wird.

Das saubere Teakdeck und der Cockpitboden sind gänzlich frei von störenden Beschlägen, Absätzen und jeglichen Stolperfallen, abgesehen von den langen, praktischen Fußstützen vor den Cockpitbänken. Hinter den Steuerkonsolen lassen sich Fußstützen für den Skipper ausklappen, einfach per Hand. Mit den griffigen Steuerträgern aus Teak lässt sich die *UCA* leichtgängig steuern, von den Positionen in Lee oder Luv hat man das Vorsegel, das wie die beiden anderen Segel auch von der Segelmacherei Beilken wegen des guten Preis-/Leistungsverhältnisses geordert wurde, bestens im Blick.

Der Chablis kommt perfekt temperiert aus dem Weinkühler, womit wir in der großzügig gestalteten Pantry unter Deck angekommen sind. Das Neoninterieur, entworfen von Luca Brenta, ist weiß bei silbergrauer Polsterung mit Alcantara Bezügen und einem Kajüttisch mit Kirschholzplatte, auf dem der Bootsname *UCA* eingearbeitet ist. Der Boden in dunklem Wenge bildet einen wohltuenden Kontrast. Die Eignerkabine liegt im Vorschiff inklusive einer eigenen Nasszelle. Diese haben auch die beiden Achterkabinen.

Die hochwertige Navigation unterliegt strikter Funktionalität und ist beschränkt auf das, was dem Konzept entspricht. Die Arbeitsflächen hier wie in der Pantry sind aus Corian. Die Verarbeitung ist erstklassig und wird durch indirekte Beleuchtung der einzelnen Bereiche gut in Szene gesetzt.

Von außen besehen hat die Brenta 60 keine Fenster. Die dunkelglasigen Ausstellluken, die für gedämpften Lichteinfall und Frischluft sorgen, befinden sich im zweiten, inneren Kajütdach, das unter einer Außenhaube verborgen ist. Mit dem so geschaffenen fließenden Gesamtdesign wird verhindert, dass sich Schoten, Festmacher oder anderes Tauwerk irgendwo verhaken können und die Fensteröffnungen werden vor Spritz- und Regenwasser geschützt.

Den Stein ins Rollen gebracht für die neue *UCA* hatte die Eignergattin, als sie die Baunummer 1 in der Werft gesehen hatte. Geordert hat Klaus Murmann sie Anfang 2008. Die Entscheidung für Brentas Interieur war eine reine Geschmackssache, das der *Almost Nothing* war Eigner Murmann zu minimalistisch. Nur eines will er noch ändern. Der Sicherheit zuliebe soll bei mehr Wind achtern noch eine einsteckbare Heckreling angeschafft werden.

