Fahrbericht Shipman 80 „Paula Rosa“

Von Jochen Halbe

PERFORMANCE PAR EXCELLENCE

Seit die Shipman 50 den europäischen Titel „Yacht des Jahres“ gewonnen hatte, hat die Seaway Group die Reihe ihrer leistungsorientierten Fahrtenyachten konsequent weiter ausgebaut. Vorläufiger Höhepunkt ist die Shipman 80, die Jochen Halbe das Vergnügen hatte, vor Antigua segeln zu können.

Sobald auf der boot 2009 am Stand von Seaway in Halle 7a das Video mit der Shipman 80 lief, konnte man sicher sein, dass Passanten fasziniert stehen blieben.

Da stob die 24 m Sloop unter vollen Segeln und pinkfarbenem Gennaker auf schnurgeradem Kurs über die tiefblauen Wellen vor der Cote d'Azur.

Auf den einmaligen Luftaufnahmen aus dem Hubschrauber ließ sich unschwer erkennen, dass hier keine heiße Regattayacht mit bis zu 18 kn Fahrt unterwegs war.

Teakdeck, Deckshaus und Cockpit mit Polstern waren die Attribute einer modernen Fahrtenyacht, auf welche die Bezeichnung Performance Cruiser zu Recht zutrifft. Bei diesen Bildern, ich muss es gestehen, wurde ich neidisch auf diejenigen, die diese Tour hatten miterleben dürfen.

Doch tröstete ich mich damit, dass mir eine Fahrt mit der Paula Rosa ja noch bevorstand. Meine bisherigen Erfahrungen mit den Shipman Yachten hatten sich auf Trips bei Leicht- bis Mittelwind beschränkt. Und gerade unter diesen Bedingungen erwiesen sich die Shipmans als außergewöhnlich schnell. Dafür gibt es im Wesentlichen zwei Gründe. Zum einen basiert die von J&J Designs entwickelte Shipman Konstruktion auf den hervorragenden Erfahrungen mit den Open 60, auf denen auch die neueste Generation der Volvo 70 fußt mit langer Wasserlinie, flachem Unterwasserschiff, breitem Heck, Doppelruder und kaum überlappendem Amwindvorsegel.

Zum anderen setzt die Werft konsequent auf die Prepreg Komposit Bauweise mit Kohlefaser, E-Glas, Epoxy und Core Cell Schaumkern. Das Resultat sind hochfeste, gut isolierte und dennoch außerordentlich leichte Rümpfe.

Von diesen Prinzipien wurde auch bei der Shipman 80 nicht abgewichen. Allerdings erhielt Paula Rosa eine zusätzliche, innere Schaumschicht, auf der die Inneneinrichtung schwimmend installiert ist, ohne direkte Verbindung zum Rumpf.

>>>

Abbildungen:
Copyright Shipman-Yachts

Die Berechnungen dazu lieferten die Dämmspezialisten von Van Cappelen. Das Mehrgewicht liegt bei etwa 1,7 t. Der Motor ist auf Gummi gelagert, der Flurboden ebenso wie Wände und Möbel auf dem einer Isomatte vergleichbaren Schaum. Das vom Eigner gewünschte Ergebnis ist nahezu völlige Ruhe unter Deck beim Segeln. Weder im Deckssalon noch in der Eignerkabine davor waren Außen-, vor allem irgendweiche Wellengeräusche zu hören, als wir mit gut 9 bis 10 kn über die lange und teilweise recht hohe Dünung vor Antiguas Falmouth Harbour segelten. Nicht einmal, als ein dicker Schwall von vorn über Deck gegen die Frontscheibe klatscht, ist etwas zu vernehmen. Nur als *Paula Rosa* einmal hart in ein Wellental schlägt, ist ein dumpfer Ton zu hören. Auch unter Motor macht sich die gute Geräuschisolierung positiv bemerkbar. Bei Marschfahrt liegen die gemessenen Werte zwischen 66 dBA im Salon und 52 dBA in der Eignersuite.

Ansonsten ist alles das auf dem derzeitigen Flaggschiff der Shipman Flotte zu finden, was schon die seinerzeit prämierte 50er auszeichnete. Das fängt an bei dem sich harmonisch über den Deckssalon wölbenden Deckshaus mit den dunklen Panoramascheiben und dem breiten, in der Dachrnitte verlaufenden Lichtband und dessen Ausäufern, die geschickt der vorderen Hälfte des Cockpits seitlichen Sicht- und Wetterschutz geben.

Am Ende des komfortablen Cockpits, das gänzlich den Gästen vorbehalten ist (ohne störende Winschen auf den Sülls, aber mit praktischem Klapptisch), stehen zwei große Harken Hydraulikwirischen für die Großschot auf eingeformten Sockeln beidseits des Zugangs. So können sie ergonomisch sinnvoll von einer Person bequem im Stehen

bedient werden. Das Cockpit kann von achtern zwischen den beiden eleganten, da wohl proportionierten Steuerständen hindurch oder seitlich über Teakeintritte betreten werden. Und für den Skipper ist es ein leichtes, von den Steuerständen aus die außen liegenden Primärwinschen für die Vorsegel zum Trimmen zu erreichen.

Dank dieser Konfiguration lässt sich *Paula Rosa*, wie vom Eigner gewollt, von einer kleinen Crew bestehend aus drei Personen – dem Skipper und zwei Mitseglern für Groß- und Genuaschoten – problemlos unter Segeln manövrieren, also wenden und halsen. Natürlich ist das sogar zu Zweit möglich, doch sollte man dann tunlichst aufeinander eingespielt sein. Weitere bewährte Einrichtungen sind der geräuschlos per Knopfdruck arn Steuerstand funktionierende Hubkiel, die geräumige Heckgarage für einen chlauchboot Tender und das Karboruigg bestehend aus Mast, V-Baum und ausfahrbarem Gennakerbaum sowie der verdeckt installierte Anker.

Die Aufteilung unter Deck entspricht ganz der Philosophie des Eignerpaares, das gern mit zwei befreundeten Paaren oder der Familie segelt. >>>

Daten:

L.ü.A.	23,99 m
LWL	21,84 m
Breite	5,95 m
Tiefgang	2,50 / 4,00 m
Ballast	11,0 t
Verdrängung	31,5 t
Segelfläche	
Groß	155 qm
Genua 106%	151 qm
Code 1	275 qm
Spi asm.	494 qm
Motor	Yanmar 110 PS
Treibstoff	1.890 l
Frischwasser	1.200 l

Bauweise: Prepeg Carbon/ Epoxy Composite
Deck: Teak

Konstruktion: J&J Design

Innendesign:
Rhoades & Young

Werft: Seaway Group

Internet:
www.shipman-yachts.com

Entsprechend ist die Anzahl der Kabinen auf vier beschränkt – das Eignergemach vor dem Deckssalon, eine Crewkabine mit Doppelstockkojen und Bad ganz vom sowie zwei Doppelbettkabinen achtern. Für die klare und zweckmäßige Einrichtung – Möbel und Vertäfelung durchgehend in hellem Ahorn, Fußboden aus breiten, matt lasierten Teakplanken, weiße Decken, naturlackierte Teakeinfassungen und erfrischend hellgrün bezogene Polster – zeichnet Dick Young vom vom Eigner bestellten Designbüro Rhoade & Young verantwortlich. Einem weiteren Wunsch des schon älteren Eigners entsprechend gibt es vor allem unter Deck allenthalben sinnvoll platzierte Handläufe aus rechteckigen, mit mittelbraunem Leder überzogenen Edelstahlprofilen, sogar am Esstisch in seiner Normalposition. So ist für eine sichere Fortbewegung unter Deck auch bei Seegang und Krängung gesorgt.

Herzstück ist der geräumige Deckssalon im besten Sinne des Wortes, den man durch eine breite Glasschiebetür an StB über einige flache und angenehm weite Stufen betritt und der einen mit einer wohltuend hell-freundlichen Atmosphäre empfängt, Zur besseren Kornmunikation mit dem Cockpit befindet sich gleich an StB die Navigation mit einem großen Kartentisch sowie Bildschirm, Instrumententafel und Kommunikationseinrichtungen. Daran anschließend gruppiert sich die um eine Stufe erhöhte, große Sofarunde um einen Klappesstisch, der abgesenkt zum Couchtisch mutiert. Dank dreier Hocker auf der Gangseite haben hier 8 Personen Platz, für die allerdings in der mit sparsamen Arbeitsflächen versehenen, ansonsten voll ausgerüsteten Pantry gegenüber der Navi keine opulenten Malzeiten bereitet werden können. Getrennt durch den leicht nach BB verlegten Durchgang nach vorn gibt es eine, ebenfalls erhöhte Plauschecke mit einer von zwei komfortablen Polstersesseln flankierten Kommode. Dank der Panoramascheiben hat man von allen Sitzplätzen aus eine fast perfekte Rundumsicht nach draußen. Der Kasten für den Hubkiel wurde geschickt als Raumteiler integriert.

Das Eignergemach - so lässt sich die Eignerkabine zwei Stufen tiefer vor dem Deckssalon am treffendsten beschreiben – erstreckt sich über die gesamte Schiffsbreite und bietet ein großzügiges Schlafgemach mit Doppelbett und einem Längssofa an BB, das auch als zusätzliche Koje benutzt werden kann. Stauraum für Kleidung und andere Utensilien ist reichlich vorhanden, der obligatorische Flachbildfernseher (über den auch elektronische Seekarten empfangen werden können) hängt sinnvollerweise über einem breiten Schreibtisch gegenüber vom Fußende des Doppelbetts.

Nach vorn schließt sich an StB das Bad mit Platz sparender Schiebetür an, ebenfalls sehr großzügig mit zwei Waschbecken, sowie separater Toilette und Dusche mit Sitzbank und einer weiteren kleinen Polsterbank an BB. Die beiden Gästekabinen achtern vom Salon sind selbstverständlich mit eigenen Bädern versehen und die zwei Einzelbetten der BB-Kabine können zu einem Doppelbett zusammen geschoben werden.

Ist *Paula Rosa* mit ihrer bis in die Feinheiten hinein sorgfältig durchgestylten und perfekt verarbeiteten Einrichtung schon ein Genuss (wozu auch der bei aller Beengtheit und aufgrund der Rumpfform kriechhohe sauber durchkonstruierte Maschinenraum gehört), so geriet der Segeltörn vor Falmouth Harbour zum Hochgenuss.

>>>

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

Der Wind hatte wider Erwarten auf etwa 20 kn zugelegt und so entschied Kapitän Bill Bailey für den langen Amwindkurs das Groß bis zum ersten Reff zu heißen und auch die Genua nicht ganz auszurollen, um *Paula Rosa* bei dem Seegang mit langen Wellen von bis zu 2 m Höhe nicht allzu sehr zu quälen. Kaum waren die Segel dicht genommen, legte die Sloop auch schon los und mit 35 bis 30 Grad zum scheinbaren Wind preschten wir bei durchweg 17 bis 19 Windknoten mit um die 9 kn über die Wellen vom Land weg. Dabei lag sie sehr ausge- glichen auf den Doppelrudern und ließ sich auch ohne Hydraulikunterstützung noch ohne nennenswerten Kraftaufwand mit den Kohlefaserrudern auf Kurs halten.

Beim Wenden geht sie so fix durch den Wind, dass Personen auf dem Vorschiff aufpassen müssen, um nicht das Gleichgewicht zu verlieren. Auch reagierte sie sehr feinfühlig auf Windstärkenänderungen.

Nahm der Wind auch nur um 2 kn ab, wurde sie sofort langsamer, nahm er wieder zu, beschleunigte sie fühlbar und nahm die alte Geschwindigkeit wieder auf.

Zeitweise erreichten wir, wenn der Wind auf etwa 20 kn anstieg, zwischen 10 und 11 kn Fahrt. Bei 90 Grad zum Wind stieg die Geschwindigkeit auf durchweg über 10 kn an, um schließlich mit beiden Segeln voll ausgerefft und 120 bis 150 Grad bei mitlaufender Welle auch öfter die 12 kn Marke zu knacken. Kurz – die Arbeit am Ruder machte erheblich mehr Spaß als Mühe und wurde durch eine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit belohnt.

Fazit:

Mit der Baunummer 1 der Shipman 80 *Paula Rosa* hat die slowenische Seaway Werft einen Blauwasser-segler kreiert, der alle Anforderungen an eine moderne, ozeantaugliche Fahrtenyacht erfüllt – hohe Geschwindigkeit, einfache Handhabung mit kleiner Crew, komfortables Leben an Bord und hohen Fertigungsstandard.

Bester Beweis: die Atlantiküberquerung Ende letzten Jahres durchgeführt von Kapitän Bill Bailey und seiner Frau Lisa.