



Mehr als nur eine Neuauflage: Die dänische Buhl 111

Modernisierung **Buhl III**

Sie soll noch besser sein als ihre Vorgängerin:
Wir haben die in der Form der beliebten
Bianca 111 gebaute *Buhl 111* im dänischen
Horsensfjord gesegelt.

Text und Fotos: Peter Hahne
Grafik: Jochen Peschke

Bis 1988 hat die dänische Werft *Bianca Yachts* die von Jan Kjærulf konstruierte *Bianca 111* gebaut; das Schiff galt als sehr schnell und sportlich. Unter Sportlichkeit verstand man in den achtziger Jahren allerdings auch starke Krängung und nasses Segeln: Die *111* war rank und musste frühzeitig gerefft werden.

Der junge dänische Bootsbauer Søren Buhl hat die Form der *111* aus dem Nachlass von *Bianca Yachts* gekauft. Für Buhl bot sich so die Möglichkeit, ein „neues“ Boot mit vertretbaren Entwicklungskosten auf den Markt zu bringen.

Das Hauptproblem der alten *Bianca 111* war ihre geringe Stabilität. Da die Formstabilität der Neuauflage durch die Linien der *Bianca 111* vorgege-



Sportliches Segeln: Fährt man die Gennakerschot aus der Hand, hat man jederzeit perfekte Kontrolle über Anstellwinkel und Segelprofil.

ben ist, konnte Søren Buhl nur die Gewichtsstabilität seines Bootes verbessern. Die *Buhl 111* hat deshalb einen ganz neuen Kiel erhalten: Der ist zweigeteilt und besteht im oberen Teil aus Gusseisen, trägt unten jedoch eine mächtige Bleibombe. Damit liegt der Gewichtsschwerpunkt bei unverändertem Tiefgang so niedrig, dass sich der gewünschte Stabilitätszugewinn ergab und sogar Gewicht eingespart werden konnte. Der neue Kiel bringt nur noch 2,5 Tonnen auf die Waage und ist damit 0,5 Tonnen leichter als das Original. Sein NACA-Profil verringert den Widerstand und lässt den Kiel am Wind mehr hydrodynamischen Auftrieb erzeugen.

Die geringere Gesamtverdrängung erlaubt es der Werft, die Segelfläche

des Bootes ohne Leistungseinbuße zu verkleinern. Fahrtensegler können das Tuch so mit weniger Mühe handeln. Um die größeren Kräfte aufzufangen, mit denen die tief gelegene Bleibombe der Krängung entgegenwirkt, musste die Rumpfkonstruktion verstärkt werden. Alle Kräfte, die über den Kiel und über das Rigg auf den Rumpf wirken, werden daher von einem groß dimensionierten Stahlrahmen aufgenommen, der in den GFK-Rumpf einlamiert ist. Der Rumpf selbst ist als Sandwich aufgebaut, das an besonders beanspruchten Stellen mit Roving-Gewebe verstärkt ist.

So ist ein besonders fester und verwindungssteifer Bootskörper entstanden, der auch ein dehnungsarmes Rodrigg verträgt. Das Test- ▶



Der neu entwickelte Kiel der *Buhl 111* ist zweigeteilt: Er besteht im oberen Teil aus Gusseisen und trägt unten eine große Bleibombe.



Der klappbare Salontisch gewährt freien Durchgang zum Vorschiff.



In der längs angeordneten Pantry kann man sich im Seegang nicht verkeilen.



Der Navigator arbeitet mit Blick in Fahrtrichtung.



Die kompakte Maschine ist nach Entfernen des Niedergangs gut zu erreichen.

schiff ist mit solch einem Rigg, das die Werft gegen Aufpreis anbietet, ausgestattet: Wanten und Stagen bestehen statt aus Draht aus massiven Stahlstäben, die sich unter Last weniger dehnen und dank ihres geringeren Querschnitts helfen, in der Höhe Gewicht einzusparen. Das Rigg, ein Topprigg, ist so hoch wie das der *Bianca* und wird über drei Salingspaare ausgesteift.

Besonderer Clou ist ein kleiner ausfahrbarer und schwenkbarer Bugspriet, an dem ein Gennaker gefahren werden kann. Dies ist eine Art Zwitter aus Genua und asymmetrischem Spinnaker, der raumschots mehr Vortrieb bringt als die Genua und am Wind mehr Höhe erlaubt als ein Spinnaker. Die „Garage“ des Gennakerbaums ist in den Rumpf laminiert und mit Einlagen aus Kevlar verstärkt.

Unter Motor: An Bord des Testschiffes arbeitet statt der Standardmaschine *Volvo Penta MD 2020* (13 Kilowatt/18PS) ein *MD 2030*, der satte 20 Kilowatt (27PS) leistet. Über einen Saildrive treibt der Diesel einen dreiflügeligen Faltpropeller an. Das Boot kommt gut in Fahrt und läuft etwa sechs Knoten Marschfahrt. Seine theoretische Rumpfgeschwindigkeit erreicht es aber erst, wenn der Gashebel waagrecht steht und der Motor mit höchster Drehzahl läuft. Obwohl das Ruder etwa zwei Meter von der Schraube entfernt ist, reagiert das Boot prompt und schon in langsamer Fahrt auf Ruderausschläge. Manöver auf engem Raum lassen sich problemlos meistern. Von etwa 6,5 Knoten Fahrt an beginnt das Ruder im Schraubenstrom spürbar zu flattern, so dass der Rudergänger etwas stärker gefordert ist.

Aus Marschfahrt heraus brauchen wir anderthalb Schiffslängen um aufzustoppen, dabei bleibt das Boot weitgehend auf Kurs. In Rückwärtsfahrt will das Heck zunächst leicht nach Steuerbord ausbrechen; sind erst einmal etwa zwei Knoten Fahrt erreicht, lässt sich das Schiff über den Achterstegen so gut steuern wie voraus. Søren Buhl lässt es sich denn auch nicht nehmen, nach Ende unserer Testfahrt mit einem schwungvollen Manöver rückwärts einzuparieren.

Unter Deck bleibt es angenehm ruhig; nur in der Achterkabine messen

wir in Marschfahrt einen für Boote dieser Klasse durchschnittlichen Schalldruck von 74,6 Dezibel(A). In allen anderen Räumen ist vom Motor weniger zu hören als auf den meisten anderen Yachten.

Unter Segeln: Auf dem Horsensfjord erwartet uns ein zunächst noch flauer Südostwind, der mit vielleicht zwei Beaufort das Wasser kräuselt. Wir rollen die 130-Prozent-Genua aus und setzen das Groß, das im oberen Drittel durchgelattet, sonst aber mit konventionellen Latten versehen ist. Leichtfüßig setzt sich die sechs Tonnen verdrängende *Buhl 111* in Bewegung und erreicht hart am schlappen Wind immerhin deutlich mehr als vier Knoten Fahrt. Sie segelt nahezu aufrecht und reagiert sehr gut auf das Ruder, dessen Profil und Anströmkannte offensichtlich erfolgreich modifiziert worden sind. Zügig geht das Boot durch die Wende und bleibt auf dem neuen Bug auf Kurs, ohne erst nach Lee durchzusacken.

Als der Wind auf drei Beaufort zulegt und in Böen auch mal vier erreicht, nähert sich die Anzeige des Logs schnell der Sechsknoten-Marke. Der Wendewinkel liegt deutlich unter 80 Grad, so dass wir eine Höhe von vielleicht 38 Grad laufen: ein ausgezeichnete Wert für eine Fahrtenyacht. Die Abdrift schätzen wir auf etwa drei Grad ein.

Der dank des neuen Kiels tiefer liegende Schwerpunkt beschert dem Boot die gewünschte zusätzliche Stabilität: Auch in Böen krängen wir um weniger als zehn Grad. Das Boot liegt bestens ausgeglichen auf dem Ruder und marschiert auch dann noch geradeaus, wenn man die Pinne einmal loslässt.

Die noch wenig gebrauchten Segel von *Elvstrøm* lassen sich gut trimmen. Der Achterstagspanner ist mit einer Kurbel versehen: Die steife Rumpfkonstruktion erlaubt es, das Achterstag knallhart durchzusetzen und so eine hohe Spannung auf das Vorstag zu bringen. Die Genua steht denn auch tadellos und weist so gut wie keinen Durchhang nach Lee auf. Ihr Profil ist mithilfe der unter Last verstellbaren Holepunkte feinfühlig einzustellen.

Auch das Groß bietet gute Trimmmöglichkeiten. Statt eines Travellers sind auf einem quer durchs Cockpit laufenden Reitbalken zwei Klemmen

angebracht, so dass mit gleichbleibender Schotspannung verschiedene Anstellwinkel zum Wind möglich sind. Diese Großschotführung ermöglicht zusammen mit einer Niederholer/Rohrkicker-Kombination eine genaue Kontrolle über das Segelprofil. Unbefriedigend ist die Sitzposition des Rudergängers: Zwar kann er auf der hohen Kante sitzend die Pinne per Ausleger sicher führen; es fehlt aber ein Halt, an dem er sich mit den Füßen abstützen könnte. Hier wird die Werft nachbessern müssen.

Natürlich juckt es uns in den Fingern, auch den Gennaker auszuprobieren. Die Genua ist schnell weggerollt und der Gennaker aus seinem Sack geholt. Wir picken ein Extrafall am Kopf des Segels ein, schlagen den Fuß mit einem Stropp am Gennakerbaum an und kneten zwei dünne Schoten ins Schothorn, die ganz außen herum um Vorstag und Wanten nach hinten auf zwei spezielle Rollen im Cockpit geleitet werden. Dann heißen wir das Segel auf. Den Gennakerbaum können wir vom Cockpit aus schwenken und ausholen. Søren Buhls Bruder und Mitarbeiter Morten stellt sich hinter das Luvwant und fährt die Gennakerschot aus der Hand. So ist der richtige Trimm schnell gefunden, und wir können bis etwa 70 Grad am Wind segeln.

Richtig Spaß macht Gennakersegeln auf Halbwindkursen. Da überschreitet die *Buhl 111* leicht ihre Rumpfgeschwindigkeit; der wahre Wind ist nur etwa einen Knoten schneller. Immer noch liegt das Boot ausgeglichen auf dem Ruder und lässt sich gutmütig steuern. Von der Rankheit der alten *Bianca* ist nichts mehr zu spüren.

Nicht nur im Cockpit, sondern auch an Deck können wir sicher arbeiten. Die breiten und großzügig mit Teak belegten Laufflächen bieten rutschfesten Stand. An den richtigen Stellen sind Handläufe angebracht, so dass man sich auf dem Weg nach vorn auch bei rauher See sichern kann.

Unter Deck: Die *Buhl 111* ist klassisch ausgebaut. Im 1,75 Meter hohen Salon bieten ein Längs- und ein U-Sofa auch dann genügend Platz, wenn einmal Gäste an Bord kommen. Klappt man die Backbordseite des großen Salontisches herunter, hat man ungehinderten Zugang zum Vorschiff. Ganz vorne ist eine geräumige Dreieckskoje untergebracht, außerdem befindet sich im Vorschiff die Nasszelle mit WC und Waschbecken. Diese Anordnung ist ungünstig, denn so wandert der Gewichtsschwerpunkt nach vorne und wird in rauher See Stampfbewegungen verstärken. Die Nasszelle sollte hinter und nicht vor dem Mast liegen. Auf der Backbordseite ist die geräumige und großzügig mit Backofenherd, Kühl- ►

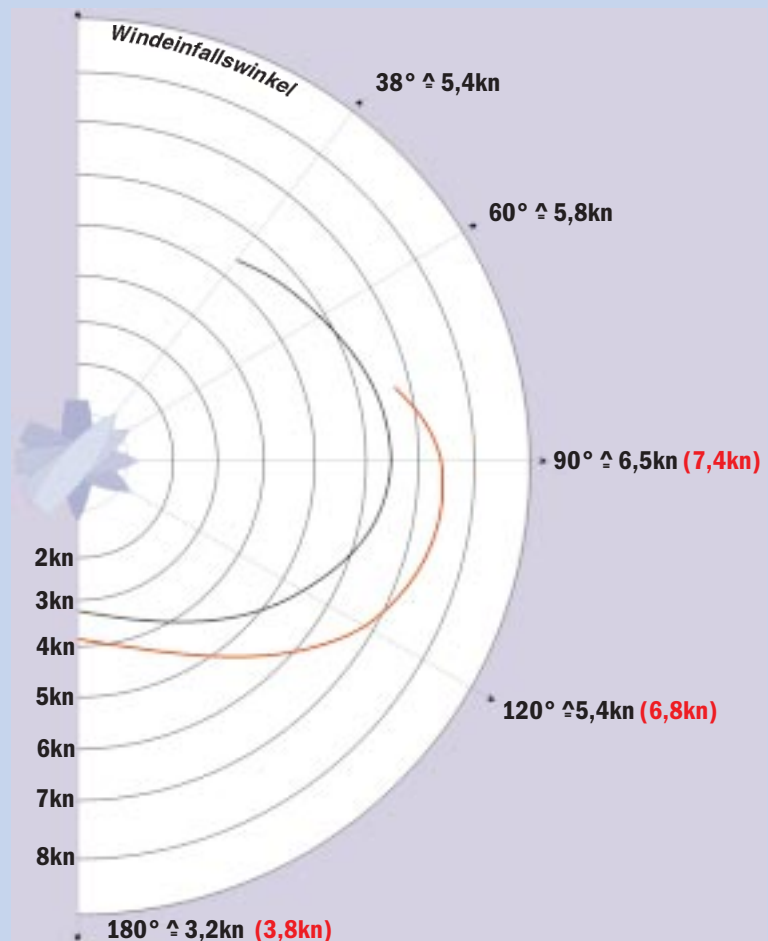
schränk und Druckwasser ausgestattete Pantry installiert. Gut: Die Schlingerleisten sind an der Innenseite mit Griffmulden ausgestattet und dienen zugleich als Handläufe. Überhaupt ist uns angenehm aufgefallen, dass auf der Buhl an und unter Deck nicht mit Handläufen gespart wurde.

Gegenüber der Pantry arbeitet der Navigator an einem Tisch, dessen Auflagefläche für Sportbootkarten ausreicht, für BSH-Karten dagegen zu klein ist. Hinter der Naviecke ist der Durchgang zur etwas engen, aber ausreichend großen Achterkammer, so dass man nicht, wie auf vielen Schiffen üblich, an der Pantry vorbei muss. Dennoch ist die Achterkammer des Testschiffes - vorbildlich! - mit einem Notausstieg nach oben durch die Backskiste versehen. Der gehört allerdings nicht zur Standardausstattung.

Bis auf die Decken ist das Schiff unter Deck mit hochglanzlackiertem Mahagoni verkleidet. Die Verwendung hellerer einheimischer Hölzer würde den Tropenwald schonen und den Salon freundlicher wirken lassen. Der Innenausbau lässt allerdings viele Gestaltungsvarianten zu. Bootsbauer Søren Buhl sieht denn auch die Stärke seines Betriebes im Eingehen auf individuelle Wünsche der Eigner. Die Verarbeitung der Hölzer ist gut, aber nicht makellos. So sind an vielen Blendleisten Schraubenköpfe zu sehen, da der Einfachheit halber auf Pfropfen verzichtet wurde. Die GFK-Verarbeitung durch die fünf Mitarbeiter von Søren Buhl, die alle auf der ausgezeichneten Luffe-Werft von Oluf Jørgensen (dessen *Luffe 43* haben wir in Heft 1/00 vorgestellt) gearbeitet haben, ist erstklassig.

Fazit: Die *Buhl 111* ist mehr als nur eine einfache Neuauflage der *Bianca 111*. In wesentlichen Punkten hat die Werft das Schiff modifiziert und wesentlich verbessert. Zwar bietet der schmale Rumpf weniger Stehhöhe und insgesamt weniger Lebensraum, als heute Standard ist. Dafür erhält der künftige Eigner ein schnelles und gut verarbeitetes Schiff mit sehr angenehmen Segeleigenschaften zu einem verhältnismäßig günstigen Preis.

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke: 8 bis 10 Knoten = 3 Beaufort

Wellenhöhe: 0,1 Meter

Besegelung: Großsegel und Rollgenoa 130 Prozent
etwa 80 Quadratmeter

Die rote Kurve im Diagramm beschreibt die Fahrwerte unter Großsegel und Gennaker, zusammen etwa 117,7 Quadratmeter.

Preis und Ausstattung

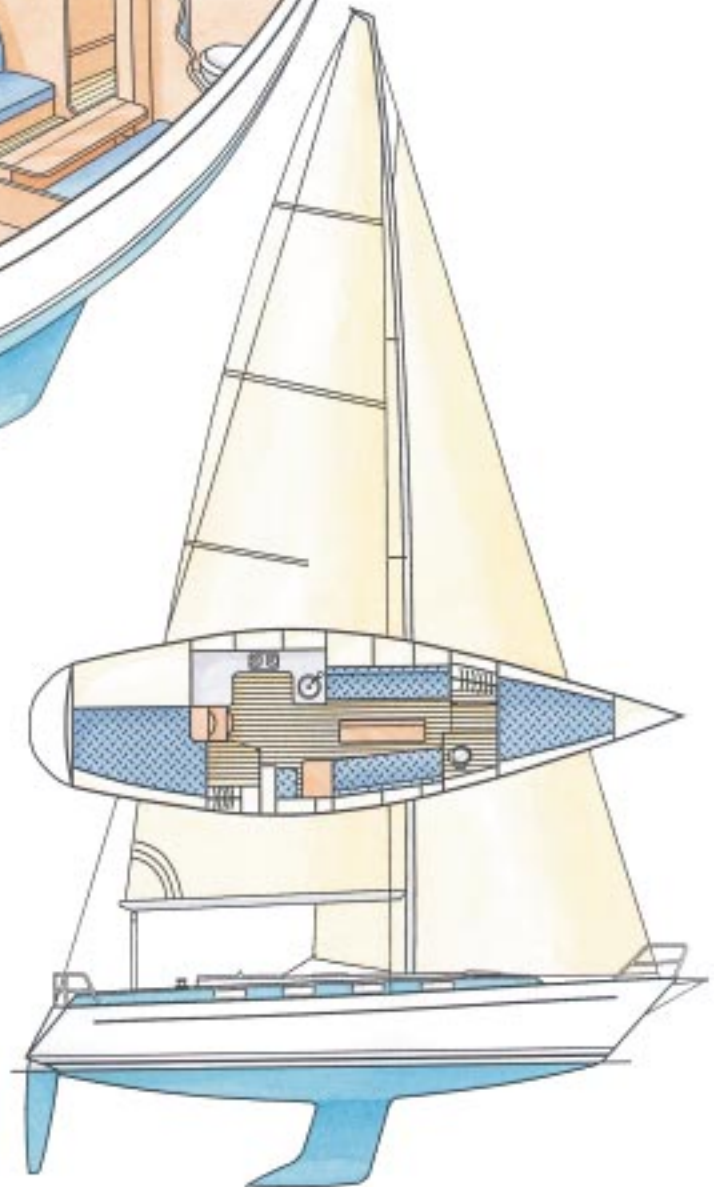
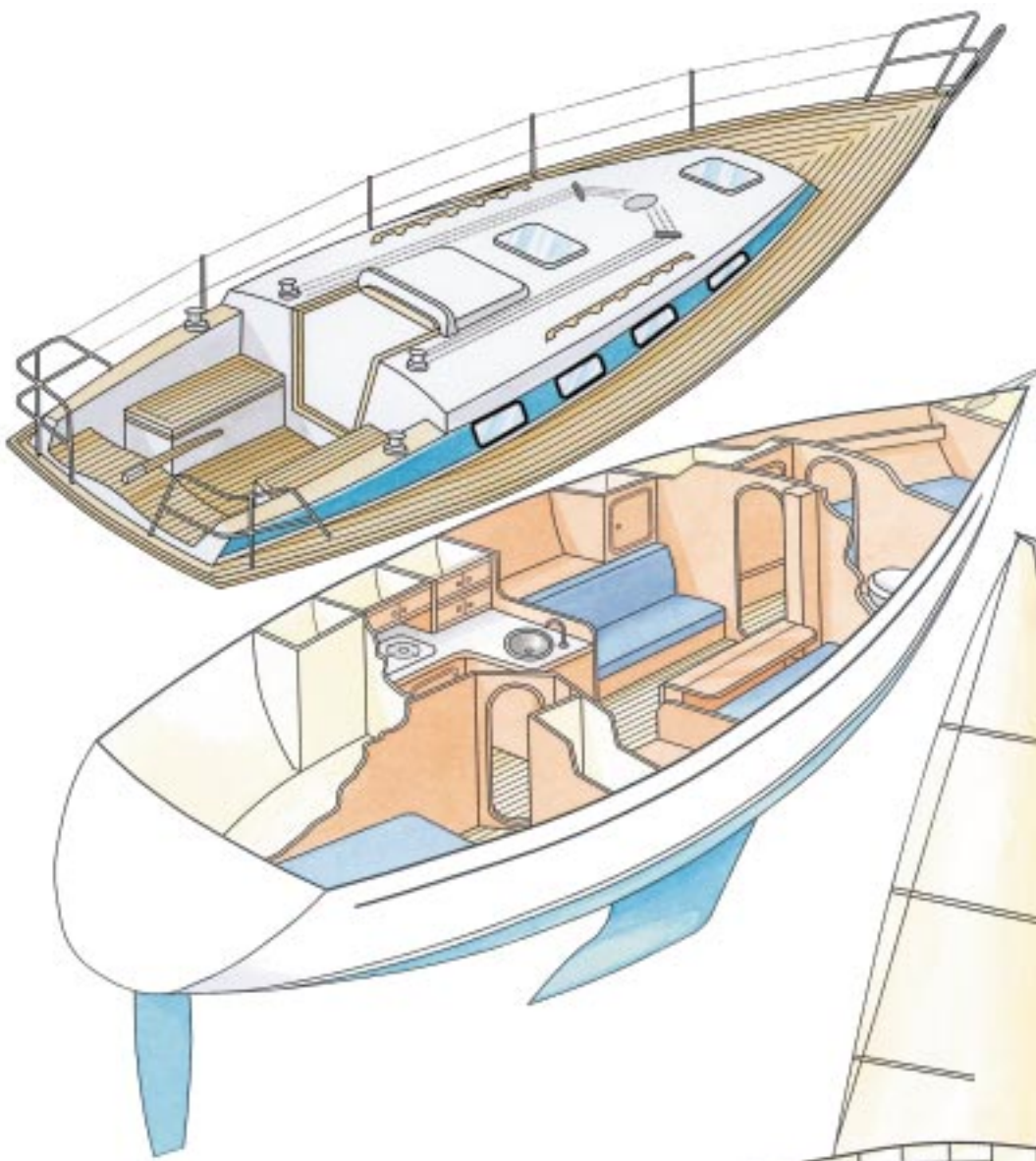
Preis ab Werft

DM 238.500,-
inklusive Mehrwertsteuer.

Im Preis sind unter anderem enthalten:

Groß und Fock von *Elvström*, zwei *Andersen-40*-Fallwünschen, zwei selbstholende *Andersen-46*-Genuawünschen, Positionslampen, Teak im Cockpit und auf den Duchten, Druckwasser-Anlage, zweiflammiger Gasherd mit Backofen, Fäkalientank, *Volvo Penta MD 2020* 13 Kilowatt, zweiflügeliger Faltpropeller.

Werft: Buhl Både, 8700 Horsens (Dänemark)
Vertrieb für: Yachtbetreuung Angela und Jörn Voigt, Trittau
Deutschland: Tel. 04154 - 84 05 21
Fax 04154 - 84 05 23



Technische Daten

Konstrukteur	Jan Kjærulf und Søren Buhl
Takelungsart	Sloop, Topprigg
Bauweise	Rumpf und Kiel GFK-Sandwich CE „Boat Category A-Ocean“
Länge über Alles	11,10m
Länge Wasserlinie	9,00m
Breite	3,30m
Tiefgang Standard	1,85m
Verdrängung	6,00t
Ballast	2,500t
Ballastanteil	41,7%
Segelfläche am Wind mit Rollgenua	80,1m ²
Großsegel	31,7m ²
Kreuzfock	32,5m ²
Rollgenua	48,4m ²
Genua maximal	50,5m ²
Spinnaker maximal	126,0m ²
Gennaker	86,0m ²
Durchfahrhöhe mit Mast zirka	15,9m
Maschine	Volvo Penta MD 2020 13 Kilowatt
Tankkapazität Diesel zirka	60l
Tankkapazität Wasser zirka	120l
Fäkalientank zirka	35l

Stehhöhe Salon maximal	1,75m
Anzahl der Kojen (inklusive Salon)	4 bis 6
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,26kn
Längen-/Breitenverhältnis	3,36/1
Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	4,93/1
spez. Segelfläche	13,65m ² /t