



Yachtbau an der Weser

Classic Cruiser 11,5

Der *Classic Cruiser 11,5* ist ein Prototyp. Er soll zeigen, dass individuell gebaute Boote Schnelligkeit und Komfort verbinden können. Im Test überzeugten die guten Segeleigenschaften des schnellen Kreuzers

Von Ralf Weise · Grafiken: Michael Herrmann

Heinzig Jörg Glahr segelt schon sein ganzes Leben. Er ist in Bremen aufgewachsen und seit seiner Kindheit mit Segelbooten auf der Weser zwischen den städtischen Weserbrücken und der Nordsee unterwegs. Besonders die regionalen Regatten auf dem Fluss und vor Helgoland haben es ihm angetan: Er segelte Vierteltonner- und Halbtönermeisterschaften und machte

mit größeren Seekreuzern die Regattabahnen der Deutschen Bucht unsicher. Inzwischen ist er etwas älter und ruhiger geworden und will Schnelligkeit mit Bequemlichkeit und Familienfreundlichkeit verbinden. Deswegen sah er sich nach Schiffen um, die diese Kriterien erfüllen. In den siebziger Jahren gab es entlang der Weser drei Yachtwerften von Weltruf: *De Dood*, *Burmester* und

Abeking & Rasmussen. Daneben existierten die großen Schiffbauwerften *Bremer Vulkan* und die *AG Weser* sowie Werften für Motorjachten und Sonderschiffbau wie *Lürssen* oder *Fassmer* und ein halbes Dutzend kleinere Betriebe für Reparaturen, kleinere Einzelbauten und Winterlager. Die meisten Werften gibt es heute nicht mehr, oder sie haben sich anderen Aufgabengebieten zuge-

wandt. Abgesehen von luxuriösen Megayachten werden schon seit Jahren kaum noch Seekreuzer an der Weser gebaut. So hatte Glahr die Idee, den Neubau seines nächsten Schiffes mit der Wiederbelebung des Yachtbaus an der Weser zu verbinden. Dafür gründete er die Firma *Glahr See GmbH*. Er engagierte Volker Behr als Konstrukteur für seinen ersten Bootsneubau. Behr wurde durch den 20-Meter-Schoner *VEGEWIND* und die *ESPRIT* bekannt und hat Erfahrung im modernen Kompositbau. Er war von Glahrs Idee begeistert, und gemeinsam entwickelten die beiden einen 11,5 Meter langen Seekreuzer.

Dieses Schiff sollte zum einen schnell und leicht zu bedienen sein. Zum anderen wollten Glahr und Behr einen festen Rumpf mit einer komfortablen Inneneinrichtung bauen. Außerdem sollten neue Materialien und Bauverfahren erprobt werden, die sie später auf größere Einheiten anwenden wollen.

Bauweise

Die Mallspanten werden mit laser-gesteuerten CNC-Fräsen ausgeschnitten und auf einer Metallhelling aufgebaut. Der ganze Rumpf wird mit *Strong Plank* aufgeplankt und mit einem Epoxidlaminierharz (*Ampreg 20*) laminiert. Als Glasverstärkung kommen hochwertige Gelege zum Einsatz. Deck und Aufbau sind aus Schaumplatten oder -leisten unterschiedlichen Raumgewichts aufgebaut; darauf werden Gelege laminiert. Einzelne Versteifungen aus Kohlefaser und Kevlargeteibe im Vorschiffsbereich geben dem Kasko Festigkeit, ohne das Gewicht allzu sehr zu erhöhen. Trotz der verwindungsfesten Bauweise aus *Strong-Plank*-Leisten werden möglichst viele Schotten und Einrichtungsteile in die Bootsstruktur integriert. Die Inneneinrichtung wird zum Teil vorgefertigt und zwischen die tragenden Schotten montiert. Auf das Deck wird zusätzlich ein Teakstabdeck gelegt.

Besonders aufwändig ist die Hubkielkonstruktion. Der Kielkasten aus Kompositmaterial ist in den Rumpf laminiert; die Hydraulik findet in ►



Die Hydraulik des Hubkiels ist gut zugänglich in einem Schrank installiert



Durch die großen Fenster kommt viel Licht ins helle Schiff



Die Pantry erstreckt sich über zwei Meter und bietet viel Platz



Weiß lackiertes Holz mit dunklen Kanten auch im WC-Raum



Hinter dem großen Kartentisch eine seetaugliche Hundekoje

einem gut zugänglichen Schrank neben dem Kiel Platz. Der Hydraulikzylinder sitzt in dem hohlen Kielprofil aus nicht rostendem Stahl. Das Ruder ist nach modernen strömungstechnischen Erkenntnissen geformt und sehr tiefgehend. Durch den Hubkiel kann der Tiefgang von 2,25 Meter dem Tiefgang des Ruders angepasst werden. Der *Classic Cruiser 11,5* erreicht mit aufgeholtem Kiel eine Tiefe von 1,50 Meter.



An vielen Stellen findet man durchdachte Details wie diese Klampe mit vorgesetztem Scheuerschutz

Insgesamt sind am Bau drei verschiedene Firmen beteiligt: *Independent Composite* baute den Rumpf. (Leider gibt es diesen Kleinbetrieb inzwischen nicht mehr.) Die Firma *Bremer Holzhandwerk* baut die Einrichtung. Die *Bootswerft Meyer* legt das Teakdeck und installiert die Schiffstechnik. In Zukunft wird *Glahr See* die Entwicklung federführend leiten, als Hauptauftragnehmer tritt der Bootsbaubetrieb von Frank Kamlade auf.

Vergleich

Arctic 39 · Classic Cruiser 11,5 · Nordborg 38

Die *Nordborg 38* und der *Classic Cruiser 11,5* haben aufgrund ihrer Konzeption sehr unterschiedliche Segeleigenschaften, die nur schwer zu vergleichen sind. Die *Nordborg* ist ein konsequentes Fahrtenschiff mit konventionellem Riss. Die *Classic* ist ein schneller Cruiser Racer. Vergleichen lassen sich aber die Bauweise und die Möglichkeit, inwieweit der Kunde ein individuell angepasstes Schiff erwerben kann. Die *Nordborg* wird in einer Negativform produziert. Dadurch haben alle Yachten dieselbe Form, annähernd das gleiche Gewicht und sehr genau einschätzbare Segeleigenschaften. Da die *Nordborg*-Werft schon lange Yachten mit hoher Qualität liefert, geht man mit den individuellen Anpassungen keine Risiken ein. Auch eine *Nordborg*-Yacht

mit deutlich abgeänderter Einrichtung und ungewöhnlicher Ausrüstung wird einen weder positiv noch negativ besonders überraschen. Außerdem ist die Produktion in einer Negativform weniger aufwändig, was sich günstig auf den Preis auswirkt.

Bestellt man eine Yacht von *Glahr See*, die ähnlich wie die *Classic* konzipiert, aber in den Rumpflinien anders gestaltet ist, kann man sehr wohl eine Überraschung erleben – sowohl positiv als auch negativ. Gelingt das Schiff, hat man trotz der leichten Bauweise aufgrund der Verwendung von guten Baumaterialien ein langlebiges Produkt. Boote, die mit Epoxidharzen laminiert sind, haben keine Osmose. Durch die große Erfahrung der Firma *Glahr* und die guten Beziehungen zu Konstrukteuren und Werften geht man ein kleineres Risiko ein, als wenn man ohne Erfahrung ganz allein einen Eigenbau anfängt.

Das dritte Schiff unseres Vergleiches ist ebenfalls ein „fast Einzelbau“. Die *Arctic 39* (Palstek 4-02) hat ähnliche Segeleigenschaften wie die *Nordborg*. Die *Arctic* ist ein Aluminiumschiff, an dem viele Werften beteiligt waren. Der Konstrukteur Oswald Berckemeyer bietet – wie Heinz Jörg Glahr – an, den Bau einer neuen *Arctic* zu organisieren. Da die Rumpflinien identisch sein sollen, kann man die Segeleigenschaften sicher einschätzen. Das Rumpfgewicht eines Aluminiumschiffes ist festgeschrieben. Das von uns getestete Schiff hatte zwar eine gute Qualität, war aber sehr teuer. Ein Nachbau von einer günstigeren Werft – beispielsweise in Südafrika – würde die Kosten senken. Um neue Wege zu beschreiten, muss man ein wenig Risikobereitschaft mitbringen.

Technische Vergleichsdaten

Arctic 39

Länge Rumpf 11,98 m
Länge WL 10,63 m
Breite 3,99 m
Tiefgang 1,85 m
Verdrängung 10.000 kg
Segelfläche 94,4 m²
Preis ab 250.000 Euro



Classic Cruiser 11,5

Länge Rumpf 11,48/12,40 m
Länge WL 8,96 m
Breite 3,48 m
Tiefgang 1,50 - 2,25 m
Verdrängung 4.800 kg
Segelfläche 86,3 m²
Preis 295.000 Euro



Nordborg 38

Länge Rumpf 11,62 m
Länge WL 10,16 m
Breite 3,30 m
Tiefgang 1,93 m
Verdrängung 8.200 kg
Segelfläche 82,6 m²
Preis 206.000 Euro



Unter Deck

Das Boot ist praxistauglich eingerichtet. Da der Eigner über viel Erfahrung auf See verfügt, wurden achtern keine Doppelkoben, sondern die klassischen Hundekoben eingebaut. In ihnen liegt man bei Seegang immer noch am besten.

Die Sitzgruppe an Backbord ist erhöht. Außerdem ist der Decksaufbau achtern in die Höhe gezogen. Deshalb kann man im Sitzen aus den großen Fenstern schauen. Die Pantry gegenüber dem Sofa ist groß und verfügt über reichlich Stauraum. Der WC-Raum befindet sich zwischen dem Salon und der großen vorderen Doppelkabine. Er ist – wie ein Großteil der Inneneinrichtung – mit matt weiß lackiertem Holz ausgebaut. An Backbord sind große Kleiderschränke untergebracht.

Unter Motor

Wahlweise stehen zwei *Yanmar*-Motoren zur Auswahl: eine 19- und eine 35-Kilowatt-Version. Wir testeten die stärkere Version. Der Motor bringt das Boot ohne Mühe auf 7,5 Knoten Rumpfgeschwindigkeit. Allerdings taucht der Spiegel dabei deutlich ins Wasser. Die Yacht stoppt aus 6,5 Knoten Marschfahrt innerhalb einer Schiffslänge auf. Den Drehkreis über Steuerbord und Backbord fährt die *Classic* ebenfalls in einer Schiffslänge. Die Motorisierung ist in Ordnung; unter Deck kann man sich während der Marschfahrt noch ruhig unterhalten.

Der 50-PS-Motor ist eine recht groß bemessene Motorisierung. Damit kann man auch noch bei Starkwind gegenan motoren. Allerdings ist dafür ein großer Tank nötig: Das Schiff hat einen Treibstofftank mit 225 Liter Fassungsvermögen. Mit 6,5 Knoten Fahrt kommt man damit mehr als 300 Seemeilen weit.

Mit der Pinne lässt sich das Boot recht gut manövrieren, allerdings spürt man deutlich den Schraubenschwall, der an der Pinne rüttelt. Auch in der Rückwärtsfahrt lässt sich das Boot einwandfrei dirigieren. Allerdings muss man die Pinne fest anpacken, da sie einem sonst aus der Hand gehebelt wird. (Das Problem haben aber alle Yachten über zehn Metern Länge.) ▶



Der Traveller kann vom Cockpit aus bedient werden



Trotz der Größe des Schiffes: Pinne statt Steuerrad

Unter Segeln

Leider weht am Testtag ein sehr lauer Wind über die Weser, so dass wir nur die Leichtwindsigenschaften kennen lernen. Angesichts der Windverhältnisse macht sich der *Classic Cruiser 11,5* aber gut. Er segelt eine Höhe deutlich unter 40 Grad und liegt auch bei geringer Fahrt lebendig auf dem Ruder. Schon in leichten Böen springt das Schiff schnell an. Zu diesem guten Ergebnis tragen auch die einwandfrei stehenden Segel von *Beilken* bei, die man gut einstellen kann. Die weiteren Segeleigenschaften der *Classic* konnten wir aufgrund des Windes nicht genauer testen. Ein kleiner Hinweis auf die Qualitäten des Bootes: Inzwischen hat das Boot dreimal die Schifffahrtsregatta auf der Weser gewonnen; auf der Bornholmregatta im letzten Jahr wurde sie Zweite in ihrer Klasse.

Das Heck ist seit unserem Test verlängert worden, so dass sie inzwischen 12,40 Meter Länge misst. Das verbessert die ohnehin guten Raumschoteseigenschaften zusätzlich.

Das Boot ist für Einhandsegler geeignet, da man von der Pinne aus alle Winschen in Reichweite hat. Auch die Größe der Winschen erleichtert das Se-

geln allein. Für Fallen und Strecken stehen zwei 40er und für die Genuaschot zwei 52er selbst holende *Andersen*-Winschen zur Verfügung. Der lange Traveller ist auf dem Kajütdach montiert und kann unter der Sprayhood hindurch vom Rudergänger bedient werden. Zumindest mit den vorherrschenden leichten Wind klappt das gut.

Die Sitzposition auf den Duchten ist für mich mit meinen 1,76 Metern Körperlänge etwas zu niedrig. Benutze ich aber den Pinnenausleger und setze mich auf das Cockpitsüll, habe ich wieder gute Sicht nach allen Seiten.

Fazit

Der *Classic Cruiser 11,5* ist ein Schiff, das gute Segeleigenschaften mit einem ausreichenden Platzangebot unter Deck verbindet. Es ist ein Einzelbau, der interessierten Kunden zeigen soll, welches Potenzial individuell angepasste Booten haben können. Besonders das gute Leistungsgewicht sowie die hochwertigen Materialien und ihre qualitativ gute Verarbeitung überzeugen. Das rechtfertigt auch den vergleichsweise hohen Preis. Der angegebene Preis ist allerdings nur als Richtschnur für vergleichbar gebaute Yachten zu sehen. 

Die kräftigere Motorversion: 50 PS Schubkraft



Das Heck der Yacht vor und während des Umbaus



Classic Cruiser 11,5

Technische Daten

| | |
|-------------------------------------|--|
| Konstrukteur | Volker Behr |
| Takelungsart | ⁹ / ₁₀ -Sloop |
| Bauweise | <i>Strong Plank</i> und Schaumsandwich |
| Länge über Alles | 11,48 / 12,40 m |
| Länge Wasserlinie | 8,96 m |
| Breite | 3,48 m |
| Tiefgang | 1,50 - 2,25 m |
| Verdrängung leer | 4.800 kg |
| Ballast | 1.400 kg |
| Ballastanteil | 29 % |
| Masthöhe über Wasserlinie | 16,80 m |
| Segelfläche am Wind | 84,5 m ² |
| Großsegel | 39,0 m ² |
| Vorsegeldreieck | 30,2 m ² |
| Fock | 29,0 m ² |
| Genua I | 45,3 m ² |
| Gennaker | 101,0 m ² |
| Spinnaker | 140,0 m ² |
| Maschine | <i>Yanmar 3 JH2</i> , 35 kW |
| Tankkapazität Diesel | 225 l |
| Tankkapazität Wasser | 250 l |
| Größte Stehhöhe | 1,90 m |
| Stehhöhe Vorschiff | 1,81 m |
| Stehhöhe WC-Raum | 1,82 m |
| Anzahl der Kojen | 6 |
| Theoretische Rumpfgeschwindigkeit | 7,3 kn |
| Längen/Breitenverhältnis | 3,29/1 |
| Segelflächen/Verdrängungsverhältnis | 5,45 |
| Spezifische Segelfläche | 17,6 m ² /t |

Geschwindigkeiten

| | | |
|-----------------------|---|--------|
| Größte Höhe | 38° | 2,8 kn |
| Optimale Höhe | 43° | 3,8 kn |
| Aufgeschrickt | 60° | 4,3 kn |
| Beste Geschwindigkeit | 70° | 4,5 kn |
| Halbwind | 90° | 4,3 kn |
| Raumgang | 120° | 3,6 kn |
| Vor dem Wind | 180° | 2,7 kn |
| Besegelung | Großsegel, Genua II = ca. 70,0 m ² | |
| Windstärke | 3 - 6 kn = 1 - 2 Bft | |
| Wellenhöhe | Keine Welle | |

Grafik

Preis und Ausstattung

Standardausführung 250.000 Euro (inkl. 16% Mwst.)
Ohne Segel mit 27-PS-*Yanmar*-Dieselmotor · Hubkiel

Preis der gesegelten Version ca. 295.000 Euro
Darin enthalten unter anderem:
Großsegel und Genua mit Rollanlage · Baumpersenning
· *Rod-Rigg* · Teleskopkicker · *Fredericksen*-Regatta-
blöcke · Spinnakerausrüstung · Anker mit Leine und
Kette · 50-PS-Turbodiesel mit *Maxprop*-Faltpropeller
· Teakdeck · Heiß- und Kaltwasseranlage · Feuerlö-
scher · Starterbatterie 102 Ah · Verbraucherbatterien
200 Ah · Kühlbox · elektrische Bilgenpumpen

Werft und Händler

Glahr See GmbH · Buxtorffstraße 29 · 28213 Bremen ·
Telefon: 04 21 - 223 93 60

Kamlade Yacht und Bootsservice · Kleiner Westring
15 · 27572 Bremerhaven · Telefon: 04 71 - 780 14

Grafik