

# Gut betuchtes Fahrtenschiff Impala 31

Die Impala ist eine Yacht, die durch gute Segeleigenschaften überzeugt. Sie ist solide gebaut und durch das angebotene Baupaket auch preislich interessant. Ralf Weise hat sie für uns gesegelt, Zeichnungen von Michael Herrmann





**Die Vorsegel können sehr eng geschotet werden**

Die *Impala 31* ist das kleinste Schiff der dänischen Tuco Yachtwerft in Faaborg. Die Werft produziert *Impala* Yachten bis zu einer Größe von 48 Fuß. Im Gegensatz zu manch anderer Werft leidet die Qualität der kleineren Yachten nicht an einer Abgrenzung zu Yachten im oberen Preissegment. Auch bei der 31er wird Wert auf eine feste, aber leichte Konstruktion und einen sorgfältigen Innenausbau gelegt.

Bei der Formgebung hält sich die Werft strikt an die Designlinie in der alle fünf *Impala* zwischen 31 und 48 Fuß gestylt sind. Die Schiffe besitzen einen eher hohen, nach vorne lang auslaufenden Aufbau und breite Seitendecks unter dem hohen 9/10-Rigg, nur die *Impala 48* ist toppgetakelt. Der für heutige Begriffe große Überhang vorne und das schlanke Heck lassen die *Impala* schon ein wenig traditionell aussehen, ohne



**Ein aufgeräumtes Deck mit breiten Seitendecks**

dabei altmodisch zu wirken. Das wird besonders durch die blaue Rumpffarbe unterstrichen, in der viele Schiffe ausgeliefert wurden.

## Unter Deck

Gleich neben dem Niedergang steht man vor der Pantry an der Backbordseite. Gegenüber und nach vorne hin sieht man eine Menge warmes Kaya-Mahagoni, doch die Pantry ist aus einem blauen GFK-Formteil laminiert. Ob das architektonisch in den sonst sehr holzbetonten Ausbau passt, ist sicherlich Geschmacksache, doch praktisch ist es allemal, weil das ganze Einbauteil leicht zu reinigen ist und das auf der Spüle stehende Wasser nicht in empfindliches Holz eindringen kann. Die Größe der Pantry ist ausreichend und der Schiffgröße angepasst. Gut sind hier die festen Haltegriffe. Zu bemängeln ist der geringe Schwingradius des Kochers, der zur Backbordseite hin nur zirka zehn Grad beträgt. Der auf dem Testboot eingebaute Backofen ist als Extra zu ordern. Hinter der Pantry schließt sich die 1,9 Meter lange Koje an, die nicht durch eine Tür separiert wird. Dadurch entsteht in



**Das Vorschiff bietet viel Platz zum Arbeiten**



**Viel Platz im Cockpit**

dem kleinen Raum kein einengendes Gefühl und auch der Salon wirkt größer, weil es hinter der Kombüse kein separierendes Schott gibt. Da die Koje in Schulterhöhe nur 78 Zentimeter breit ist, kann man sie wohl kaum – wie von der Werft gerne dargestellt – als Doppelkoje bezeichnen. Weiter nach achtern zu wird sie allerdings breiter und ist somit mindestens für ein weiteres Kind geeignet.

Der gegenüberliegende WC-Raum ist groß und mit viel Stauraum versehen, wenngleich die Stehhöhe mit 1,68 Metern an der Grenze des Komfortablen liegt. ▶



**Die Segel können vom Cockpit aus gesetzt werden; der Mann am Mast hilft, damit es schneller geht**



**Das Schiff ist auf Geschwindigkeit gebaut, trotzdem ist die Einrichtung gemütlich**



**Die Längskojen sind auch auf See nutzbar**



**Die große Koje ist offen und wird nicht durch eine Tür vom Salon getrennt**

Positiv zu vermerken ist ein praktischer Edelstahlhaltegriff auf dem Waschtisch. Frischluft wird über ein zu öffnendes Fenster hereingelassen. Zu wünschen wäre eine permanente Lüftung; auch über der Pantry oder im Vorschiff fehlt sie.

Der Salon ist gemütlich und gleichzeitig seegerecht ausgebaut. Überall gibt es starke Haltemöglichkeiten, und die beiden Längskojen sind auch auf See als Schlafplatz nutzbar. Wenn man die Rückenlehnen hochklappt, vergrößert sich die Kojenbreite von 46 auf 65 Zentimeter. Unter der Steuerbordkoje befindet sich vorne der Wassertank, weiter achtern die beiden Batterien. An Backbord sind der Dieseltank und Stauraum untergebracht. Die Konzentration des Gewichts liegt somit in der Mitte, was den Segeleigenschaften zugute kommt. Das Testboot war relativ leicht und einfach ausgebaut. Es können aber auf Wunsch zusätzliche Schränke hinter den Kojen eingebaut werden. Auf der Steuerbordseite befindet sich am WC-Raum-Schott der Kartentisch, der sich mit Blickrichtung nach achtern gut nutzen lässt. Er misst 94 mal 52 Zentimeter und ist somit relativ groß.

Das Vorschiff ist mit der üblichen V-Koje ausgestattet, zusätzlich gibt es zwei Schränke und Stauraum.

## Gesamteindruck

Insgesamt gefällt mir an der Inneneinrichtung die gute Nutzbarkeit auf See. Zwei Dinge möchte ich kritisieren: Die Elektrokabel sind teilweise nicht in Leerrohren verlegt und die Bodenbretter sind verschraubt, somit ist eine durchgehende Kontrolle der Bilge nicht einfach.

## An Deck

Das Cockpit ist groß genug für vier bis fünf Personen; die Ducht mit 1,95 Metern Länge ist so gestaltet, dass man sich auch darauf hinlegen kann. Im Sitzen ist es auf den Bänken bequem, wobei es mir aber schwer fällt, über die Instrumentenkonsole vor dem Schiebeluk zu schauen. Vom Cockpitsüll aus hat man dann einen guten Überblick und sitzt auch bei Krängung relativ bequem. Mit dem längenverstellbaren Pinnenausleger in der Hand lässt sich das Boot von hier gut führen.

Stauraum findet man reichlich in der Backskiste an Steuerbord und achtern.

Nach vorne gelangt man über die breiten Seitendecks, griffige Teakhandläufer geben dabei einen sicheren Halt. Da das Testboot mit einem

Teakdeck ausgerüstet ist, finden die Füße auch bei Krängung guten Halt. Auf dem Vorschiff kann man gut arbeiten, weil auf den modisch, nach ganz vorne gezogenen Aufbau verzichtet wird. Allerdings ist die Vorschiffsluke sehr glitschig, hier sollten zwei, drei rutschhemmende Streifen Decksbelag aufgeklebt werden. Das stehende Gut des Testbootes ist aus Rod-Material, es gibt keine Rollanlage, dafür sind die Beschläge hochwertig und großzügig dimensioniert.

## Unter Motor

Die *Impala* ist mit einem 6,6 kW Yanmar für den „normalen“ Fahrtensegler untermotorisiert. Heute darf man erwarten, dass eine Yacht mit Maschine unter Vollast Rumpfgeschwindigkeit erreicht, was mit zwei Kilowatt pro Tonne nicht möglich ist. Auch die Kraftreserve, gewünscht bei kräftiger Brise und kurzer Welle von vorne, ist mit dieser Maschine nicht da.

Unser Testboot ist ein Regattaschiff: Es ist mit den feinsten Beschlägen und besten Kohlefasersegeln ausgerüstet. Mehr Gewicht in der Maschine und ein größerer Propeller sind unerwünscht. So erreichen wir unter Vollgas knapp sechs Knoten Fahrt bei 3.700 Umdrehungen pro Minute.

Unter dieser Last hört man die kleine Maschine kräftig unter dem Cockpit arbeiten. Geht man auf 3.000 Umdrehungen pro Minute zurück, wird es ruhiger: 75 Dezibel in der Messe sind in Ordnung.

Beim Aufstoppen zeigt der zweiflügelige Faltpropeller wenig Biss. Nimmt das Schiff aber Fahrt über den Achtersteven auf, lässt es sich ausgezeichnet dirigieren. Auch der Drehkreis aus der Marschfahrt heraus ist mit einer Schiffslänge sehr eng.

Besonders beeindruckt hat mich, dass man auf der Pinne bei Marschfahrt keinen Druck spürt und diese loslassen kann ohne dass das Schiff seinen Kurs verlässt. Bei den meisten Schiffen, die ich sonst fahre, erkaufte man sich gute Manöviereigenschaften mit einer gewissen Nervosität am Ruder. Die Impala hingegen ist perfekt ausbalanciert.

An der Installation der Maschine gibt es nichts Negatives zu vermelden. Sie entspricht dem heute üblichen Standard: Der Motor ist gut zu erreichen und zu warten. Der knappe Tankinhalt von 50 Litern passt zur Nutzung der Impala als schnelle Segelyacht; mehr Gewicht, selbst auch die wenigen Kilogramm eines größeren leeren Tanks, ist unerwünscht.

Für eine Fahrtenversion sollte der Tankinhalt aber deutlich größer ausfallen, um einen angemessenen Aktionsradius unter Maschine zu gewährleisten.

## Unter Segeln

Mit guten drei Windstärken weht es nicht allzu kräftig in der Dänischen Südsee. Doch die Impala ist leicht und gut betucht, sodass ich dem Testschlag mit Optimismus entgegen sehe.

Die Segel sind von Hoj Jensen aus Kohlefaserlaminat geschneidert. Das Großsegel kann von achtern gesetzt werden, doch am Mast hilft der Vorschiffsmann, sodass es leichter und schneller von der Hand geht. Das Fall wird mit den 40er *Harken*-Winschen steif gesetzt – Standard sind 12er Winschen – und die Schot über leicht laufende *Frederiksen*-Blöcke dichtgenommen.

Das Segel steht ausgezeichnet. Wir geben ihm ein relativ flaches Profil, das im oberen Teil, auch durch die durchgehende Latte, gut gehalten wird. Nur unter Großsegel marschiert das Schiff schon behände durch die ruhige See: vier Knoten erreichen wir am Wind. Dabei liegt die Impala wieder wunderbar ausgeglichen auf dem Ruder, sie ist nur ganz leicht luvgerig, was sich aber mit zwei Fingern an der Pinne ausgleichen lässt. Als wir die Genua III an dem Profilstag setzen, wie für ein Regattaschiff üblich ohne Rollanlage, legt die Impala noch einmal zu. Fünf bis sechs Knoten Fahrt erreichen wir bei sieben bis neun Knoten Wind. ▶



**Die L-förmige Pantry bietet ausreichend Platz**



**Am Kartentisch sitzt man mit Blick nach achtern zum Cockpit**

Auch das Vorsegel steht gut und lässt sich extrem weit innen schoten. So erreichen wir bei flach getrimmten Segeln und dichtgenommenen Schoten 35 Grad Höhe am wahren Wind, ohne dass das Profil einfällt. Dabei läuft das Schiff noch knapp vier Knoten. Fallen wir etwas ab, werden schnell fünf Knoten daraus. Dann fahren wir den *Frederiksen-Traveller* (kein Standard) nach Lee und trimmen das Groß etwas offener. Sechs Knoten erreicht das Schiff, wunderbar bei der mäßigen Brise. Ebenso faszinierend ist die perfekte Ausgeglichenheit und Kursstabilität des Schiffes. Von hoch am Wind bis zu Halbwindkursen kann man die Pinne eine Weile loslassen, doch das Boot behält weiter seinen Kurs. Das geht sogar so weit, dass auf Am-Windkursen sich die Impala ihre Höhe selber sucht, das heißt, sie fährt leichte Winddreher mit und behält in etwa den Winkel zum Wind. Wie

mir einer der beiden Werftbesitzer, Herr Jacob Frost erzählt, hat bei der Aufarbeitung des Original-Björn-Jensen-Designs die Weiterentwicklung des Ruders einen großen Raum eingenommen. Die Kursstabilität wird aber nicht durch Trägheit oder Schwergängigkeit des Ruders erkauft. Im Gegenteil: Auch größere Kursänderungen sind leicht und direkt möglich. Die Wendigkeit wird ja bei uns gerne durch den 360-Grad-Kringel mit belegten Schoten dokumentiert. Vierzehn Sekunden benötigt die Impala dafür, sie gehört somit zu den wenigsten Booten, die ich jemals gesegelt habe.

## Fazit

Wie bei jedem Boot gibt es auch bei der Impala Kleinigkeiten, die verbesserungswürdig sind, dazu gehört, wie angesprochen, die Zugänglichkeit der

Bilge. Die wunderbaren Segeleigenschaften machen das aber mehr als wett. Die Impala ist ein Schiff für Leute, die aus Freude am Segeln auf dem Wasser sind.

Dabei ist das Schiff auch durchaus für längere Törns geeignet, dafür sprechen die seegerechte Inneneinrichtung, das Deckslayout mit den breiten Seitendecks und dem sicheren Vorschiff, die solide Verarbeitung der Rumpfstuktur und der große Stabilitätsumfang.

Das gesegelte Testschiff ist mit zirka 110.000 Euro nicht gerade günstig, doch ein weiterer Pluspunkt des Werftangebotes liegt darin, durch die Ausbauschale schon ab 50.000 Euro ein einfaches, segelklares Schiff zu bekommen. Der weiteren Ausrüstung des Bootes sind nach oben hin dann keine Grenzen gesetzt. Dafür bekommt der zukünftige Eigner eine Segelyacht, mit der das Segeln Spaß macht.



## Werft, Konstruktion, Bauweise

Die *Tuco-Yachtwerft* ist eine der wenigen dänischen Werften, die ihre Rümpfe noch selber produzieren. Nicht nur das, sie laminiert auch für andere Betriebe. So hat sie eine Zeit lang zwei 40 Fuß IMX Yachten pro Woche für X-Yachts hergestellt. Sie fertigt aber auch große Einzelyachten, wie im letzten Jahr eine 80 Fuß GFK-Motoryacht oder eine 65-Fuß-Segelyacht aus Aluminium. Darüber hinaus hat sie sich auf Formenbau spezialisiert und in eine Maschine investiert, mit deren Hilfe man in wenigen Tagen Formen von bis zu 52 Metern Länge herstellen kann. Der Automat fräst aus Schaumblöcken die Kontur, er kann schleifen und Spachtel spritzen. So wird der Formenbau nicht nur schneller, sondern gleichzeitig auch sehr maßhaltig.

*Impala Yachten* blicken auf eine lange Geschichte zurück, die bis in die 60er Jahre reicht. Tuco baut die *Impalas* seit 2001. Fünf 31er sind seit dieser Zeit entstanden, insgesamt schwimmen ungefähr 20 *Impala 31* – zumeist auf der Ostsee.

Die Konstruktion von Björn Jensen ist grundsätzlich sehr steif. Mit einem Stabilitätsumfang von 146 Grad liegt sie weit über dem Durchschnitt.

Gebaut wird das Schiff aus Sandwich, mit einem Balsakern an Deck und Devinicell-Schaum im Rumpf. Um das Schiff so leicht wie möglich zu halten, reicht der Sandwichkern bis an den Kielbereich. Zur Aussteifung des Schiffes werden einlamierte Schotte und Bodenwrangen benutzt, Innenschalen müssen dafür nicht erhalten. Auch die Rumpf-Deck-Verbindung ist solide gearbeitet: Ein Aluminiumflacheisen wird in den Rumpf gelegt und mit der Aluminiumschiene an Deck verschraubt. Zusätzlich wird die Verbindung verklebt.

Der Kiel mit antimongehärtetem Blei und Edelstahl-Inlett wird unter den Rumpf gebolzt und überlaminiert. Im Rumpf ist ein Rezzess eingearbeitet in den der Kiel fasst und der als Bilgensumpf dient.

Die Werft bietet die Impala auch als Ausbauschale für 26.000 Euro an. Darin enthalten sind bereits die Hauptschotte, Bodenwrangen, Ballastkiel, Kiel, Ruder, Relingsschiene, GFK-Formteile wie Backskistendeckel und Pantry.

Investiert der zukünftige Eigner noch einmal dieselbe Summe könnte man das Schiff in einfachster Ausrüstung segefertig aufs Wasser bekommen.

Die Werft bietet auch weitere Baupakete wie Motor, Rigg oder die vorgefertigte Einrichtung an. Hier wird aber der einigermaßen verhandlungsgeschickte Bootswerker die Einzelkomponenten selber billiger organisieren können.



**Schotte werden durch solide Winkel-lamine mit dem Rumpf verbunden**

# Impala 31

## Technische Daten

Takelungsart .....	9/10 Sloop
Bauweise .....	
Rumpf .....	Schaum-Sandwich
Deck .....	Balsa-Sandwich
Länge ü.A. ....	9,25 m
Länge Wasserlinie .....	7,50 m
Breite .....	3,00 m
Tiefgang .....	1,78 m
Verdrängung .....	3300 kg
Ballast .....	1300 kg
Ballastanteil .....	39,4 %

Mast über der WL .....	14,75 m
Segelfläche am Wind max. ....	57,0 m <sup>2</sup>
Großsegel .....	24,3 m <sup>2</sup>
Genua I .....	29,7 m <sup>2</sup>
Genua III .....	20,0 m <sup>2</sup>
Spinnaker .....	65,0 m <sup>2</sup>
Maschine (Testboot) .....	Yanmar Saildrive 6,6 kW

Tankkapazität Diesel .....	50 l
Tankkapazität Wasser .....	80 l
Tankkapazität Fäkalien .....	40 l

Größte Stehhöhe .....	1,81 m
Stehhöhe am Mast .....	1,74 m
Stehhöhe Toilette/Achterkab. ....	1,68 m
Anzahl der Kojen (inkl. Salon) .....	5-6

Theo. Rumpfgeschwindigkeit .....	6,7 kn
Längen/Breitenverhältnis .....	3,1/1
Segelflächen Verdrängungsverhältnis .....	5,07
Spez. Segelfläche .....	17,3m <sup>2</sup> /t

## Geschwindigkeiten

Größte Höhe .....	35°	4,0 kn
Optimale Höhe .....	40°	5,0 kn
Aufgeschrickt .....	50°-90°	6,0 kn
Beste Geschwindigkeit .....	50°-90°	6,0 kn
Raumgang .....	120°	5,0 kn
Vor dem Wind .....	180°	4,0 kn

Diese Messungen gelten für 9 kn Wind und 10 cm Welle  
Gesegelt mit Großsegel und Genua III: 44,3 m<sup>2</sup>



## Preis und Ausstattung

Standardausführung 76.942 Euro (inkl 16% MwSt.)

Der Preis bezieht sich auf eine sehr knapp gehaltene Grundausstattung: Standardsegel, Positionslaternen, Batterie 80Ah, Lenzpumpe, Fallenstopper, 4 selbstholende Winschen, 2-flammiger Gaskocher, Teakbelag auf den Cockpitbänken, zu Wasser gelassen in Faaborg. Inklusive seemänischer Grundausrüstung, Instrumentierung, Kompass, Baumpersenning und Antifouling werden daraus zirka 82.000 Euro, der Preis der gesegelten Version beträgt zirka 110.000 Euro.

## Händler und Werft

Tuco Yacht Werft in Faaborg, Dänemark, [www.tuco.dk](http://www.tuco.dk)

Impala Yachts Deutschland  
Am Rethövel 15-16, 25348 Glückstadt,  
Telefon: 0 41 24 - 60 497 20  
[www.impala-yachts.de](http://www.impala-yachts.de)

