

Durchdachtes Seeschiff

# Island Packet 350

Mit nur 35 Fuß Länge ist diese ur-amerikanische Fahrtenyacht unglaublich geräumig. Sie ist sehr solide verarbeitet und sicher zu segeln: ein Schiff für Langtörns.

Text und Fotos: Ralf G. Weise



Die Fallwünsche sind richtig platziert; unter der aufgeklappten Sprayhood muß man sich allerdings bücken.

**D**ie Werft *Island Packet Yachts* ist nach *Hunter* und *Catalina* der drittgrößte amerikanische Hersteller von Segelyachten. 200 bis 300 Schiffe verlassen dort pro Jahr die Fertigungshallen. Die beeindruckende Beliebtheit der *Island Packets* wurde auf der Anapolis-Bootsausstellung deutlich: Dort wurden von der neu vorgestellten *Island Packet 380* „aus dem Stand heraus“ dreiundzwanzig Einheiten verkauft.

Auch in Europa haben sich die stebigen Yachten einen festen Platz unter der Vielzahl anderer Bootstypen erworben. Dabei ist es für Schiffe aus Übersee nicht leicht, hier Fuß zu fassen und nach der neuen EU-Zertifizierungsprozedur auch zu behalten.

Die *Island Packet* wurde als eines der ersten Schiffe aus Drittländern nach der neuen Vorschrift, die am 16. Juni 98 endgültig in Kraft getreten ist, gefertigt. Die bautechnischen Bedingungen für die Produktlinie zu erfüllen war keine Schwierigkeit, denn die robusten Schiffe werden schon lange in guter Qualität gebaut und verlassen nur nach einer peniblen Endkontrolle unter Leitung von Firmenchef und Konstrukteur Bob Johnson die Werft.

Diese Kontrolle wird sehr ernst genommen: So wird von jedem Schiff ein Probelaminat aus einer Form gezogen und chemisch und mechanisch getestet. Die Hälfte dieser Pro-

ben wird zehn Jahre lang archiviert. Die Risse der insgesamt fünf Typen zwischen 32 und 45 Fuß entsprechen alle demselben Konzept: Es sind breite und langkielige Mitteldeplacement-yachten. Sie weisen geringen Tiefgang und großzügigen Wohnraum für eine eher kleine Besatzung auf. An Deck bieten sie viel Platz, haben ein geschütztes und großes Cockpit und sind mit einem langfahrttypischen Kutterrigg ausgestattet.

Die *Island Packet 350* gehört zu den populärsten Schiffen der Reihe. Sie spricht in erster Linie Segler an, die ein leicht und sicher handhabbares Schiff suchen, das auch über längere Zeit genügend Lebensraum für zwei bis vier Personen bietet.

Wir konnten zwei Schiffe - ein und drei Jahre alt - auf dem IJsselmeer probesekeln. Dabei war auffällig, daß die drei Jahre alte, sehr gepflegte Yacht im Grunde keinerlei Abnutzungserscheinungen zeigte und von dem neueren Schiff kaum zu unterscheiden war.

Das liegt neben der Pflege auch an der guten Bauausführung. So sind trotz Verwendung von Innenschalen die Hauptschotte alle direkt an den Rumpf laminiert, und die Oberfläche ist von innen gründlich mit Topcoat geschützt. Das Deck ist mit einem besonders festen Sandwichkern, der *Polycore* genannt wird, gebaut. Dieser Kern ist sehr resistent gegen Wasseraufnahme und Delamination. Harze

und Verstärkungsmaterial sind von hoher Qualität und so gut verarbeitet, daß die Werft auf die Rumpfstuktur zehn Jahre Garantie gibt; Osmosefreiheit inbegriffen.

**Unter Deck:** Wenn man den Niedergang herunterkommt, hat man den Eindruck, in ein geräumiges Zwölf-Meter-Boot zu steigen. Das hat mehrere Gründe:

- Die Einrichtung ist wenig verschachtelt,
- die große Rumpfbreite von 3,66 Metern zieht sich fast über die gesamte Salonlänge hin, und die Sofas mit den dahinterliegenden Schränken sind nahe an die Bordwand gebaut.
- Die Stehhöhe ist mit 1,93 Metern überdurchschnittlich und erstreckt sich über den gesamten Einrichtungsbereich bis hin zum vorderen Durchgangsschott.
- Der Salontisch ist mit wenigen Handgriffen neben den Mast zu klappen.
- Die gesamte Kajüte ist hell und luftig.
- Die Kajütseiten und die Decke sind mit einer creme-weißen Innenschale verkleidet.

Gleich steuerbord neben dem Niedergang befindet sich die Pantry. Mit ihrer U-Form, den breiten Ablageflächen und einer ausklappbaren Arbeitsplatte ist sie sehr geräumig ausgefallen. Sie bietet in diversen Schapps



Mit ihrer Kuttertakelung ist die *Island Packet 350* ein ideales Fahrtenschiff.

und Fächern eine Menge Stauraum. Ein von oben zugängliches großes Kühlfach, in das sogar Zwischenböden eingelegt sind, ist mit einer Elektropumpe ausgestattet, die Schmelz- und Kondenswasser direkt nach ausenbords pumpt. Gegen Aufpreis kann es mit einem *Frigomatic*-Kühlaggregat ausgestattet werden. Ein aufwendiges Detail verdeutlicht die durchdachte Platzausnutzung: Der Mülleimer gleitet in einem kleinen

Schiebeschrank aus dem äußeren Längsschott der Pantry. Man kann auch auf See kochen, denn der Fußbodenbelag im Eingangsbereich und in der Pantry ist rutschfest, und an der Decksstütze und einem Handgriff vor dem Kocher findet man guten Halt. Gegenüber gelangt man in die Achterkajüte. Durch einen Trick ist auch sie ungewöhnlich geräumig ausgefallen: Die Doppelkoje ist quer eingebaut.

Dadurch entsteht zusätzlicher Raum für zwei Schränke, und der Ein- und Ausstieg in die Koje ist einfacher. Einen Nachteil hat das natürlich auch: Bei Krängung ist diese Koje nur bedingt nutzbar. Zwischen Pantry und Achterkabine ist der 28-Kilowatt-Yanmar-Dieselmotor untergebracht. Er ist effektiv schallisoliert und sitzt auf seinen Schwingelementen über einer eigenen Motorbilge. Er ist schnell und gut von allen



Der Messtisch lässt sich hochklappen.



In Arbeitsstellung gibt er eine Bar frei.



Die Pantry kann durch eine zusätzliche Arbeitsplatte vergrößert werden.



Der Diesel steht in einer eigenen Motorbilge.

Seiten erreichbar. Der gesamte Einbau ist sehr ordentlich ausgeführt, und die verwendeten Komponenten sind hochwertig: So ist zum Beispiel der Dieselfilter mit einem leicht zu entwässernden großen Wasserabscheider versehen, die Ventile sind groß und gut erreichbar, die Verkabelung besonders kräftig ausgeführt, und nachts kann der Motor durch die Maschinenraumbeleuchtung erhellt werden. Vor dem Niedergang befindet sich der Zugang zum Bilgenumpf. Praxisgerecht: Hier ist der Seewasserfilter für die Maschine erreichbar, der so in Sekundenschnelle von Verstopfung befreit werden kann. Außerdem können hier alle Anschlüsse des Dieseltanks und der Lenzpumpe kontrolliert und gewartet werden. Nachts erhellt eine Lampe die Tiefe der Bilge, deren Sumpf genügend Wasser aufnehmen kann.

Im achteren Backbordteil des Salons befindet sich die Kartenecke. Der Navigator sitzt auf einer Sofakoje vor dem Tisch, der groß genug für eine einmal gefaltete normale Seekarte ist. Der Blick ist bei der Kartenarbeit kommunikationsfreundlich nach achtern gerichtet. An der Wand zur Achterkabine ist die Schalttafel eingebaut; darum herum ist reichlich Raum für Navigationsinstrumente. Auch hier wieder ein gutes Detail: Gegenüber, unter der Steuerbordkoje, befindet sich eine Schublade mit Platz für jede Menge Seekarten.

Der Salon wird von den beiden Längskojen dominiert, die unterwegs volltaugliche Seekojen abgeben. Typisch amerikanisch: Klappt man den Tisch von der Wand, erscheint dahinter eine Bar mit Flaschen- und Gläserhaltern. Abgesehen von der Stütze zur Pantry hin gibt es zwei gut erreichbare Handläufe unter der Decke, die sicheren Halt im gesamten Salonbereich geben.

Der Toilettenraum ist einmal vom Salon und zum anderen von der Vorderkabine aus zugänglich. Von den Ausmaßen her könnte er auch auf einem 15-Meter-Schiff eingebaut sein. Das kleine Special hier: Da die gründliche Körperreinigung auf wackeligem Schiff nicht einfach ist, hat die Werft eine spezielle kleine Duschbank eingebaut, auf der man sich im Sitzen säubern kann.

In der Vorderkabine ist eine breite Doppelkoje untergebracht, jede Menge Schrank- und Stauraum und ein Sitz zum bequemen An- und Ausziehen. Ein Wermutstropfen: Alle Fenster unter Deck öffnen nach innen; im Rahmen stehendes Wasser tropft also ins Innere. Nach außen klappende Fenster hätten den zusätzlichen Vorteil, daß sie bei leichtem Regen geöffnet bleiben können.

**An Deck:** Das Cockpit ist außergewöhnlich breit und bietet am Wind vier und im Hafen acht Personen ausreichend Platz. Auch hier etwas Besonderes: ein Eisfach in einer kleinen Backskiste. Ideal für frisch gefangenen Fisch oder kalte Getränke. Außerdem ist im Cockpitsüll ein praktisches Schapp eingelassen, in dem sämtliche Fallen gestaut werden können.

Man sitzt beim Segeln gut geschützt in dem tiefen Cockpit und kommt, auch ohne über die Duchten klettern zu müssen, an den Steuerstand. Und wenn sich jemand vom Fußvolk absetzen möchte, kann er auf den Bänken am Heckkorb Platz nehmen. Die Passage auf das Vorschiff über die breiten Seitendecks ist durch einen soliden Handlauf auf der Kajüte und die zirka 65 Zentimeter hohe Reling auf der anderen Seite gut gesichert. Deck und Aufbau sind mit einem rutschfesten Material belegt, das auch bei Krängung und Nässe noch sicheren Halt gibt. Zusätzlich kann man die Füße noch an der teakbesetzten Fußreling abstützen.

Alle Beschläge an Deck haben eine gute Qualität; insbesondere die VA-Arbeiten sind erstklassig. Der Anker ist an einem kurzen Bugspriet geführt: So kann man auch bei bewegter See den Anker holen, ohne den Steven zu verschrammen.

Wieder ein gutes Detail: Alle Leinenansführungen, ob über Klampen oder Lippklampen, sind mit einem VA-Schamfielenschutz auf der Teakfußreling versehen.

**Unter Motor:** Ein Langkieler reagiert in Fahrt träger auf das Ruder als ein Schiff mit schmalen Flossenkiel. Dafür kann man einen Langkieler, dessen Ruder im Schraubenstrom liegt, aus dem Stand mit abwechselndem Vor

und Zurück bei gelegtem Ruder „auf dem Teller“ drehen. Das funktioniert auch mit der *Island Packet*: Herr Bon, der Importeur, parkt uns zentimetergenau aus der engen Box aus. Wir laufen auf das IJsselmeer.

Die Marschfahrt beträgt bei 2.500 Umdrehungen pro Minute sechs Knoten. Dabei ist es in der Kajüte und im Cockpit überdurchschnittlich ruhig: Die Schallisolierung ist effektiv. Auch bei Maximallast von 3.500 Umdrehungen ist es unter Deck nicht zu laut. Dabei laufen wir 7,2 Knoten, also Rumpfgeschwindigkeit. Als wir auf Zurück gehen, zeigt die *Island Packet* nur wenig „Radeffekt“, und als sie Fahrt über den Achtersteven aufnimmt, läßt sie sich in die richtige Richtung dirigieren. Dabei reagiert sie allerdings nicht so schnell und punktgenau wie eine moderne Kurzkielyacht.

Auch der Drehkreis ist für einen Langkieler klein, zirka 13 Meter über Backbord, 15 Meter über Steuerbord. Diese gute Manövrierfähigkeit hängt mit der Ruderkonstruktion zusammen. Das Blatt ist leicht vorbalanciert und hat eine im Verhältnis zur Fläche kurze Anströmkannte: So wird der Propellerstrom sehr direkt abgelenkt. Geschützt wird das Ruder durch den langen, direkt davor liegenden Kiel. Die Unterkante des Ruders liegt deutlich oberhalb der Kielsohle, so daß eine Grundberührung dem Ruder und seinem Lager nichts anhaben kann. Ruder und Kielsohle sind durch einen Beschlag verbunden, so daß sich dazwischen weder Leinen noch Netze verfangen können.

### **Unter Segel**

Das Testschiff ist mit einem durchgelatteten Großsegel ausgerüstet. An den *Harken*-Rutschern gleitet es relativ leicht nach oben. Allerdings muß man unter der Sprayhood in gebückter und wenig rückenfreundlicher Haltung arbeiten.


Behäbig kommt das Schiff bei dem zunächst mit drei Beaufort wehenden Wind in Fahrt. Als wir die Schoten dichtnehmen, läuft es eine Höhe von 45 Grad bei 2,5 Knoten. In der Wende verliert es fast alle Fahrt und kommt dann langsam wieder in Schwung. Raumschots kommen wir bei 120 Grad auf 4,5 Knoten, dabei

zeigt es eine deutliche Luvgerigkeit. Als später der Wind auf vier Beaufort auffrischt, bergen wir das Groß. Nur unter Genua segelt das Boot auf raumem Kurs ausgeglichen und schnell. Als wir alle Segel setzen, krängt die *Island Packet* dank ihrer großen Breite nur wenig. Raumschots erreichen wir jetzt die Rumpfgeschwindigkeit von 7,3 Knoten; dabei giert das Schiff wieder spürbar nach Luv. Am Steuerad steht oder sitzt man bequem; unter der Sprayhood ist allerdings die Voraussicht eingeschränkt. Willig und direkt folgt das Schiff den Ruderbefehlen. Den 360-Grad-Kreis durchfahren wir in 43 Sekunden: ein guter Wert für einen langkieligen Siebeneinhalbtonner. Der stabile Mast steht sehr steif und wird auch bei Sturm die nötige Reservefestigkeit aufweisen. Mit dem Einleinenreffsystem läßt sich sicher und schnell aus dem Cockpit heraus reffen. Mit kleinerer Großsegelfläche ist das Schiff gleich schnell, aber weniger luvgerig. Mit 67 Quadratmetern ist die *Island Packet* für leichte Winde genau richtig getakelt; frischt es auf, sollte man rechtzeitig reffen. Dabei fängt man mit dem Großsegel an und fährt schließlich nur noch mit den Vorsegeln.

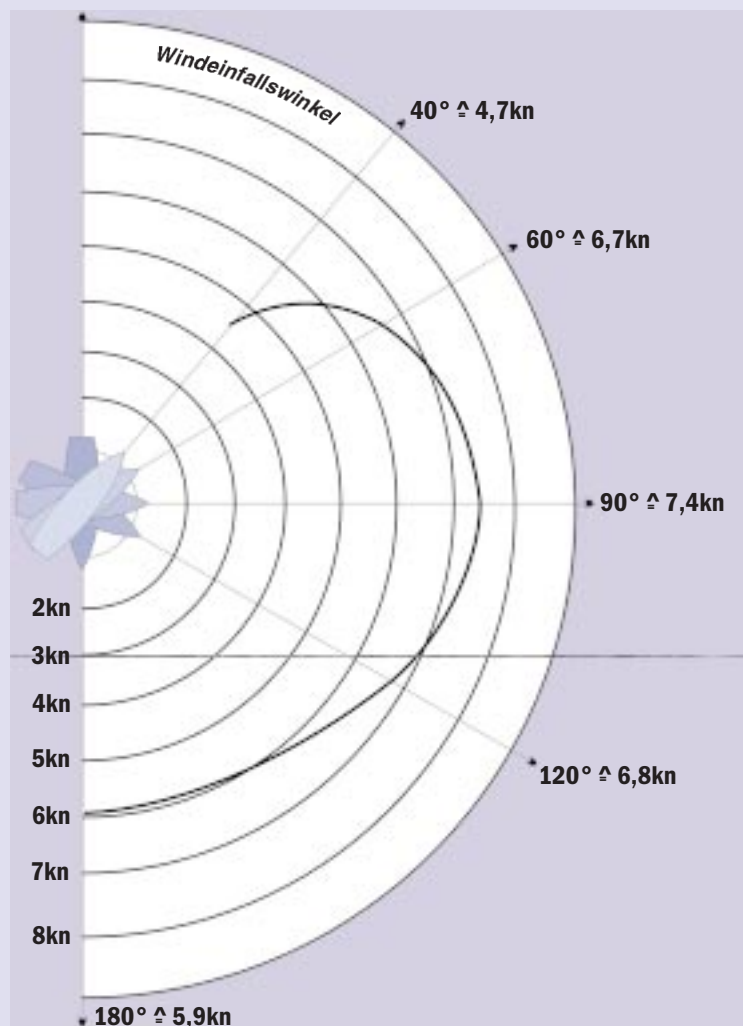
Kritikwürdig sind die Genuaschienen: Ist die Genua teilweise eingerollt, muß man auf das Seitendeck, um den Holeyknoten zu verstellen. Besser wären Schienen, die man vom Cockpit aus bedienen kann; *Lewmar* beispielsweise bietet so etwas an.

Die Kuttertakelung halte ich immer noch für die beste Langstreckentakelung. Nimmt der Wind stark zu, rollt man einfach die Genua weg und segelt nur noch mit der kleinen Stagfock weiter. So wird man auch acht Windstärken standhalten können. Verbessert werden müßte allerdings die Holeyknoten der Schot.

### Schlußbetrachtung

Die *Island Packet* ist ein Schiff für die große Fahrt auch mit kleiner Crew. Dabei ist sie ein sehr geräumiges und durchdachtes Schiff mit zum Teil sehr pfiffigen Detaillösungen. Der hohe Dollarkurs treibt allerdings den Preis in die Höhe. Dafür erwirbt man ein sehr wertbeständiges Schiff. Eine zehn Jahre alte 350er kostet heute immer noch über 250.000 Mark. 

## Technische Daten



### Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke: 11 bis 15kn = vier Beaufort

Wellenhöhe: 0,1 bis 0,3 Meter

Besegelung: Groß und Genua und Stagfock,  
67,4 Quadratmeter

### Preis und Ausstattung

ab Werft Hfl. 438.950,- entsprechend zirka DM 390.000,-  
inklusive 17,5 Prozent Mehrwertsteuer

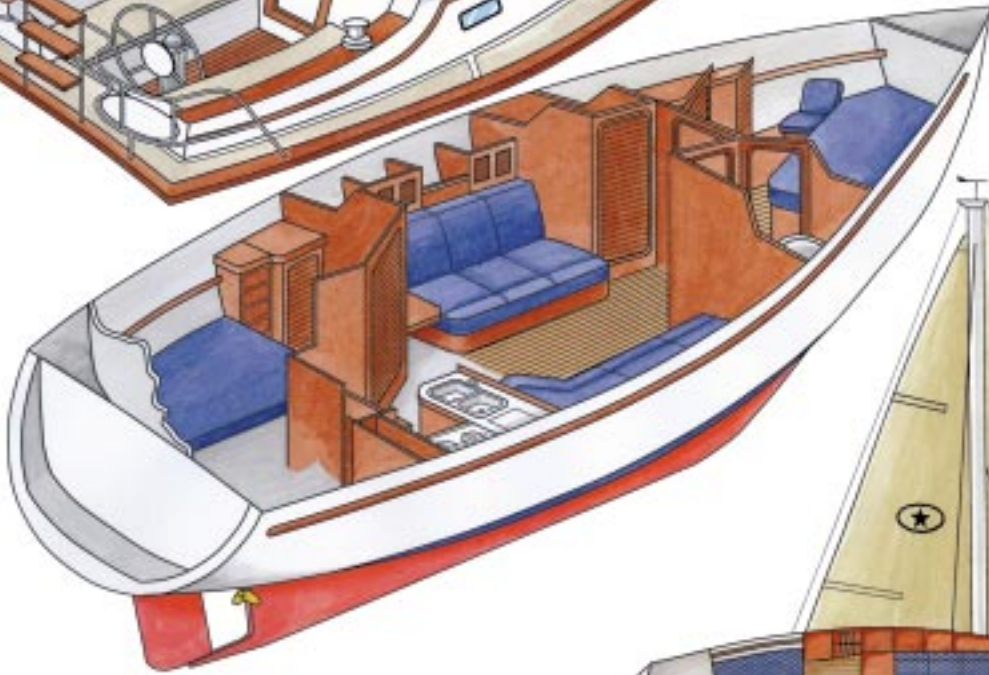
Darin unter anderem enthalten: vier Sorgleinenaugen, elf Kajütfenster zum Öffnen, drei Doradelüfter, klappbare Badeleiter am Spiegel, heiß/kalt Druckwasseranlage mit 44-Liter-Boiler, Dusche, Gasherd mit Backofen, Kühlschrank, zwei Gelbatterien, Landanschluß mit 30-Ampère-Ladegerät.

Die von uns gesegelte Ausführung mit Ankerwisch, Anker mit Kette, durchgelattetem Großsegel, Autohelminstrumentierung, Sprayhood und UKW-Funk kostet zirka DM 418 000,-.

Info: Bon Yachts

Tel. 0031 - 320 - 27 98 44

Fax 0031 - 320 - 26 11 17



## Technische Daten

Takelungsart  
Bauweise

Kutter  
Rumpf massiv GFK  
Deck Polycore-Sandwich

Länge ü.A.	11,23m
Länge über Deck	10,62m
Länge Wasserlinie	8,94m
Breite ü.A.	3,66m
Tiefgang	1,30m
Verdrängung	7,20t
Ballast	3,40t
Ballastanteil	47%

Segelfläche am Wind	67,4m <sup>2</sup>
Lattengroß	24,6m <sup>2</sup>
Genua I	32,6m <sup>2</sup>
Stagfock	10,2m <sup>2</sup>
Spinnaker	80,0 bis 95,0m <sup>2</sup>
Durchfahrthöhe	14,75m

Maschine	Yanmar 3JHE 28kW (38PS)
Tankkapazität Diesel	189l
Tankkapazität Wasser	379l
Tankkapazität Fäkalien	113l

Stehhöhe maximal	1,93m
Anzahl der Kojen (inklusive Salon)	7

Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,3kn
Längen-/Breitenverhältnis	2,90/1
Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	4,25/1
spez. Segelfläche	9,27m <sup>2</sup> /t