



Die *Sea Serpent 25* ist kein Leichtwindrenner

Unverwechselbar: das mit einem Jumpstag
ausgesteifte Rigg des *Folkebootes*



Wertarbeit

Sea Serpent 25

Nur Kriechhöhe unter Deck, kein Einbaudiesel und eine fast klassische Holzbauweise: Der kleine Seekreuzer aus Dubai verstößt gegen vieles, was heute Erfolg auf dem Bootsmarkt verspricht. Dabei segelt das Schiffchen ausgezeichnet, hat eine seegerechte Ausstattung – und es ist eine richtige Augenweide

Von Peter Hahne • Grafik: Jochen Peschke

Die Ähnlichkeit mit dem *Folkeboot* ist nicht zu übersehen: Der schlanke niedrigbordige Rumpf, der flache Decks- hausaufbau, der achtern in ein schützendes Cockpitsüll ausläuft und das lange „Poopdeck“ hinter dem Cockpit erinnern schon sehr an den skandinavischen Klassiker. In wesentlichen Punkten sind in die Konstruktion von Christof Zosel, Junior-Chef von *Zosel Yachtbau* und geistiger Vater der *Sea Serpent 25*, aber Modifizierungen eingeflossen, die modernen Erkenntnissen im Bootsbau Rechnung tragen. So hat die *Sea Serpent* keinen S- sondern einen U-Spant, der unterschiedliche Kiefformen ermöglicht. Standardmäßig besitzt das Boot einen gemäßigten Langkiel und eine kleinere Lateralfäche als das *Folkeboot*; der Lateraldruckpunkt ist etwas nach achtern gewandert. Der Löffelbug ist ausgeprägter und das hydrodynamisch ungünstige Plattgattheck des Vorbildes hat einem Yacht- heck Platz gemacht. Entsprechend ist das Ruder nicht mehr achtern an den Spiegel gehängt, sondern es sitzt auf einer Welle, die schräg durch das Achterschiff läuft.

Auch die Bauweise ist eine andere: Das *Folkeboot* – selbst das aus GFK – besitzt einen geklinkerten Rumpf. Die *Sea Serpent 25* hat dagegen einen glatten, auf Spanten beplankten Holzrumpf: Auf über Kopf stehenden Hilfsmallen montieren Zosels Bootsbauer zunächst Kiel, Spanten, Balkweger und Bodenwrangen aus formverleimtem Mahagoni. Auf die Spanten leimen sie mit Epoxidharz drei Lagen 40 Millimeter schmalere und fünf Millimeter dünnere Planken; jede Plankenlage ist mit ihren Nähten um etwa dreizehn Millimeter gegen die nächste versetzt. Auch untereinander sind die Planken verleimt. Nachdem die zweite Lage aufgebracht ist, wird die gesamte Beplankung zusätzlich zur Verleimung mit Edelstahl- schrauben auf die Spanten geschraubt. Die letzte Lage bildet eine glatte und pfropfenfreie Außenschicht, die abschließend geschliffen und dann mit Epoxidharz versiegelt wird. So entsteht ein sehr fester und verwindungssteifer Rumpfkörper, der auch Querkräfte in größerem Maße aufnehmen kann.

Die Verleimung mit Epoxidharz soll zudem verhindern, dass der Rumpf der *Sea Serpent* aufreißt, wenn er im

Winterlager austrocknet. Er wird also anders als die Rümpfe von älteren Holz-*Folkebooten*, die nach dem Slippen erstmal einen Tag dicht quellen müssen, dauerhaft vor Leckagen geschützt sein.

Die Bodenwrangen des Prototyps sind überdimensioniert: Nach Absprache mit dem Germanischen Lloyd, der das Boot zertifiziert, werden sie in Zukunft vier Zentimeter niedriger ausfallen.

Das Deck besteht aus Bootsbausper-

holz, das auf eine massive Konstruktion aus Decksbalken und Schlingen geschraubt und geklebt ist. Auf ein Brückendeck vor dem Niedergang konnte Konstrukteur Zosel verzichten. Standardmäßig ist das komplette Deck mit Teakholzleisten belegt, die elastisch auf den Sperrholzträger aufgeklebt und verfugt sind.

Die aufwändige Bauweise hat ihren Preis: Etwa 3.000 Arbeitsstunden investiert die Werft in den Bau eines Bootes. *Zosel Yachtbau* lässt



Ein großes Skylight lässt Licht unter Deck. Der untere Ring für die Abdichtung der Mastdurchführung fehlt nur ausnahmsweise



Der Reitbalken für den Traveller liegt sehr weit achtern und behindert besonders in den Wenden den Rudergänger



Die Öffnung des Ankerkastens ist arg klein geraten. Eigentlich sollte hier eine herausnehmbare Kunststoffwanne eingebaut sein



Der Innenraum bietet ein geschmackvolles Ambiente, aber nur wenig Kopffreiheit



Die Kochkiste wird bei Nichtgebrauch unter die Cockpitudcht geschoben



Alles für die Seefahrt: Unter dem Kartentisch ist sogar ein Pump-WC installiert



Die Bodenwangen sollen auf künftigen Booten etwas niedriger ausfallen

deshalb in Dubai produzieren; obwohl dort dreißig Mann arbeiten, sind die Arbeitskosten so gering, dass es sich lohnt, den weiten Transportweg in Kauf zu nehmen.

Das Rigg des Bootes ist eins zu eins vom *Folkeboot* übernommen; Lieferant ist denn auch die dänische *Folkeboot-Zentrale* in Kerteminde. Immerhin: Dieses Fraktionellrigg mit seinem stark verkleinerten Vorsegeldreieck bietet beste Trimmmöglichkeiten für das Groß, und es ist einfach zu bedienen. Ein Jumpstag steift den Mast im oberen Bereich aus und überträgt die Kräfte des Achterlieks auf das Vorliek. Backstagen sind daher nicht erforderlich.

Der Mast lässt sich mit dem Achterstag extrem krümmen: Er zieht das Großsegel dann flach wie ein Brett. Ursprünglich waren im Groß eines *Folkebootes* keine Reffreiheiten vorgesehen. Man verkleinerte die Segelfläche nicht, sondern passte mithilfe von Achterstag und Schot ihr Profil starkem oder sogar stürmischem Wind an.

Das Vorsegel trägt verhältnismäßig wenig zum Vortrieb bei. Hier sind die Trimmmöglichkeiten entsprechend eingeschränkt. Die Segelfläche ist klein, und man kommt mit einer Größe aus.

Nachteil des *Folkeboot-Riggs* ist seine verhältnismäßig geringe Leistungsfähigkeit bei schwachem Wind. Unter Kennern gelten erst Winde von Beaufort 6 an als *Folkeboot-Brise*. Das dürfte auch für die *Sea Serpent 25* gelten; mit einem Segelflächen/Verdrängungsverhältnis von nur 3,89/1 ist das Boot eher untertakelt.

Unter Motor haben wir das Schiff nicht ausprobiert, denn der von uns geseelte Prototyp kam zu unserem Testtermin im eisigen Januar unmotorisiert ins Wasser. Ein Einbaumotor ist auch als Option nicht vorgesehen; stattdessen gehört eine Außenborder-Halterung zur Standardausstattung. Ein 6,25-Kilowatt-Motor sollte zum Anlegen in engen Häfen und als Flautenschieber ausreichen. Mit etwas Übung – und natürlich etwas Wind – wird man alle Manöver problemlos unter Segeln fahren können.

Unter Segeln: Am für unseren Test verabredeten Tag ist es nicht nur eiskalt, sondern so neblig, dass wir

uns nicht trauen, den Großenbroder Binnensee in Richtung offene Ostsee zu verlassen. Der Nebel zwingt uns auch, das Fotografieren des Bootes auf einen anderen Termin zu verlegen – an dem dann zwar die Sonne scheint, aber der Wind nur flau bläst. Am Testtag weht es immerhin mit etwa vier Beaufort aus Südwest, und wir können auf glattem Wasser alle wichtigen Manöver fahren. Zunächst einmal verlassen wir nur unter Groß den Hafen. Bis zur Hafenausfahrt müssen wir aufkreuzen. Das ist mit dieser Besegelung problemlos möglich; allerdings nimmt die Abdrift schlagartig zu, sobald das Boot langsamer als etwa zwei Knoten läuft. Höhekneifen lohnt sich also nicht, wenn man nur das Groß gesetzt hat. Stattdessen sollte man, um nicht quer zu treiben, mit raumeren Schlägen aufkreuzen. In der Wende muss man früh Gegenruder legen, sonst sackt das Boot so stark nach Lee durch, dass man zu viel Höhe verchenkt.

Vor dem Hafen setzen wir das Vorsegel. Unter diesen Wetterbedingungen ein nicht ganz ungefährliches Manöver, denn man muss über die vereisten und entsprechend glatten Gangbords zum Mast, um dort das Vorfäll zu holen. Gut: Auf dem Weg nach vorne kann man sich an langen und sehr starken Handläufen auf dem Deckshausdach sichern. Hoch am Wind erweist sich die *Sea Serpent 25* als sehr rank; ein Verhalten, das stark an das *Folkeboot* erinnert. Der schmale Rumpf bewirkt nur wenig Formstabilität, und der Ballastkörper am Kiel wirkt erst, wenn das Boot schon „ordentlich auf der Backe liegt“. Da die Werft Bleiballast verwendet – dank des höheren spezifischen Gewichtes von Blei liegt der Gewichtschwerpunkt niedriger, als würde man Eisenballast verwenden –, konnte der Ballastanteil auf „nur“ 40 Prozent gesenkt werden, während es das GFK-*Folkeboot* auf satte 54 Prozent bringt. So kompensiert man das höhere Gewicht der massiven Holzbauweise. Hat man sich erst einmal daran gewöhnt, dass der kleine Seekreuzer unter Vollzeug schon bei vier Windstärken die Scheuerleiste ins Wasser taucht, kann man viel Segelspaß genießen. Auch gekrängt läuft das Boot erfreulich ausgeglichen; man kann die Pinne getrost einen Moment loslassen, ohne dass ein Son-

nenschuss droht. Erst wenn die Lage 35 Grad überschreitet, nimmt die Luvgerigkeit spürbar zu.

Die *Sea Serpent 25* liegt für einen Langkieler erstaunlich lebendig auf dem Ruder; sie wendet zügig und stabilisiert sich auf dem neuen Bug sofort. Einen 360-Grad-Kreis durchfahren wir mit stehenden Segeln in schnellen 22 Sekunden. Auf dem ruhigen Wasser des Großenbroder Binnensees gehen wir mit etwas mehr als 80 Grad durch die Wende. Auch dies ein guter Wert; die modernere Unterwasserschiffform lässt die *Sea Serpent* deutlich höher an den Wind gehen als das *Folkeboot*.

Segelt man etwas raumer, wird das Boot deutlich schneller. Schon etwa 60 Grad am Wind erreichen wir die theoretische Rumpfgeschwindigkeit von sechs Knoten und unterschreiten sie erst wieder, als wir auf mehr als 110 Grad abgefallen sind. Platt vorm Laken macht sich die kleine Segelfläche bemerkbar, und wir erreichen gerade noch vier Knoten Fahrt.

Die klassische Sturmtaktik des Langkielers ist das Beidrehen. Natürlich probieren wir diese Taktik aus, obwohl es nun wirklich nicht stürmt. Nebenbei eignet sich das Beidrehen nicht nur zum Abreiten ausgewachsener Stürme: Beigedreht kann man in aller Ruhe und Bequemlichkeit reffen oder ausreffen, man kann an oder unter Deck aufklaren oder unterwegs einfach mal eine Pause einlegen, um Kaffee zu kochen.

Interessanterweise funktioniert das Manöver auf der *Sea Serpent 25* erst, nachdem wir das Großsegel geborgen haben. Mit Großsegel nimmt das Boot trotz backstehender Fock und hart nach Luv gelegtem Ruder immer wieder Fahrt auf, gleichgültig, ob wir das Groß flach oder bauchig trimmen, ob wir es dichtnehmen oder die Schot fieren, bis es killt. Allein unter der backstehenden Fock beruhigt sich das Boot dann und driftet mit 1,5 bis zwei Knoten Fahrt nach Lee.

Das Cockpit bietet uns viel Platz, und wir sitzen auf den breiten Duchten bequem. Bei Krängung können sich auch kürzer gewachsene Menschen mit den Füßen gut an der Leeducht abstützen. Störend ist die Ruderwelle, die ein Stück durchs Cockpit läuft. Christof Zosel will sie auf den folgenden Booten um einen Spant nach achtern verlegen; sie wird dann vollständig unter dem Achterdeck verschwinden. Die weit achtern quer durch das Cockpit laufende Travellerschiene stört ebenfalls: Der Rudergänger kann nicht nach vorne ausweichen und muss in der Wende die Pinne nach oben klappen und über den Kopf führen, um auf die neue Luvseite zu rutschen. Auch dies will Zosel ändern. ▀



Speed and security !



Die von Wichard für diesen Schnappschäkel mit Schnelllösevorrichtung angegebenen Lasten werden regelmäßig auf unseren Zugbänken getestet und haben deswegen keineswegs nur theoretischen Charakter. Er ist der einzige seiner Kategorie, der aus HR-Stahl bzw. Titan geschmiedet wird und dadurch eine Festigkeit und Leistungsfähigkeit erhält, die ihn für alle schnellen Segler attraktiv macht. Das Öffnen unter Last erfolgt manuell mit einem Auslöse-Fitt oder mit Hilfe einer Spezialvorrichtung.

Gratisunterlagen auf Anfrage



Wir schreiben Sicherheit mit W



Vertrieb durch :


Robert Lindemann KG
Wendenstrasse 455 - 20537 Hamburg
040 21 11 97 0 - info@lindemann-kg.de
Herm Sprenger GMBH
Postfach 24 53 - 58634 Iserlohn
02371 9559 68 - sprenger@sprenger.de

Unter Deck: Die Innenausstattung der *Sea Serpent 25* ist hochwertig und schafft ein geschmackvolles Ambiente. Die hellen, wassergeschützten Bezüge der Sitze und Kojen kontrastieren gemeinsam mit dem weiß abgesetzten Salondach hübsch mit dem dunklen Mahagoni der Möbel und Bordwände. Der Holzbausbau wirkt deshalb nicht düster, und er schafft eine gemütliche Atmosphäre.

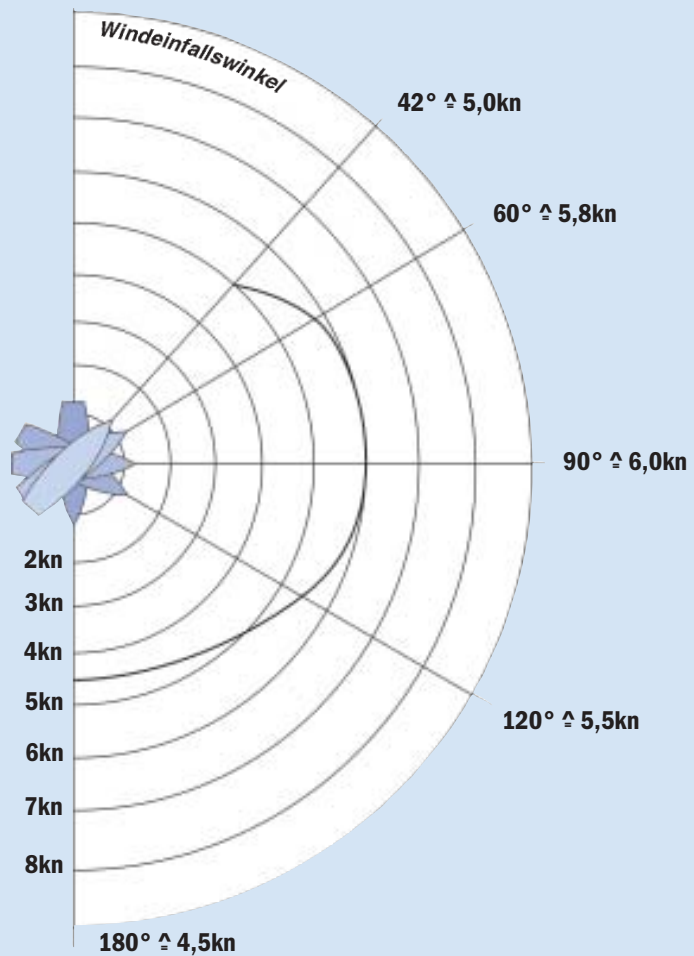
Sehr gewöhnungsbedürftig ist die Enge unter Deck: Man muss hier mehr oder weniger herunkriechen, und selbst ich habe mit nur 170 Zentimetern Körpergröße Mühe, im Sitzen meinen Kopf von den Balken des Deckshausdaches klar zu halten. Wenn die Bodenwrangen, wie eingangs erwähnt, in Zukunft vier Zentimeter niedriger ausfallen, wird die Kopffreiheit entsprechend größer.

Trotz der Enge ist alles vorhanden, was man für das Leben auf See braucht. Klappt man das Polster auf dem Backbordsofa hoch, kann man eine komplett mit Kocher und Spüle ausgestattete Kochkiste hervorziehen, die bei Nichtgebrauch in einer Backskiste verschwindet. Bei gutem Wetter kann man folglich auch draußen kochen: Man stellt die Sitzfläche der Backbordducht, die die Backskiste verschließt, hoch und kann dann die kleine Pantry benutzen. Auf der Steuerbordseite ist neben dem Niedergang ein kompletter und gut belüfteter Kleiderschrank untergebracht. Auch ein kleiner Kartentisch findet sich steuerbords. Er müsste etwas größer sein, damit man im darunter liegenden Fach Sportbootkarten stauen kann. Besonderer Clou: Klappt man den Kartentisch hoch, gelangt man an ein komfortables Pump-WC, das vorschriftsmäßig in einen Fäkalientank entleert wird.

Fazit: Die *Sea Serpent 25* ist ein wunderschöner kleiner Seekreuzer. Sie segelt auch am Wind ausgeglichen und schnell und lässt sich auch einhand problemlos handhaben. Einzig der eingeschränkte Lebensraum unter Deck dürfte von vielen Seglern als Nachteil empfunden werden.

Die Verarbeitung ist bis auf einige kleinere Lackierfehler, die für einen Prototyp durchaus normal sind, erstklassig. Dies, die massive Holzbauweise und eine sehr reichhaltige Ausstattung rechtfertigen den hohen Preis. 

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke: 14 bis 16 Knoten = 4 Beaufort, böig
Wellenhöhe: 0,1 Meter
Besegelung: Großsegel und Genua, zusammen etwa 24,0 Quadratmeter

Preis und Ausstattung

Preis ab Werft (Standardversion) € 60.000,- (DM 117.350,-) inklusive Mehrwertsteuer

Im Preis sind unter anderem enthalten:

Rigg und Segel, Teakdeck, Namensschild, Anker mit Bleileine, selbstholende Winschen für die Fockschot, Verbandskasten, Feuerlöscher, Handlenzpumpe, Elektrolenzpumpe mit Schwimmschalter, Antifoulinganstrich, Außenborderhalterung, Stechpaddel, Bootshaken, Kompass, Echolot, Logge, Quarzuhr, Barometer, Schalttafel mit Hauptschalter, zwei Deckenlampen, zwei Leselampen, Kartenlampe, Radio und Lautsprecher, Batterie 75 Amperestunden, Ladegerät 220 Volt, Landstromsteckdose, 55-Liter-Frischwassertank, Zwei-Flammen-Origo-3000-Spritus-Kocher, Spüle, Pumpe für Frischwasser, Schmutzwassertank, Seetoilette, Sitzpolster, Matratze, Persenning über Alles, Baumpersenning

Händler:

Zosel Yachtbau GmbH
Tel: 061 51 - 995 80 26
Fax: 061 51 - 995 80 22



Technische Daten

Konstrukteur	Christof Zosel
Auslegungskategorie B "Außerhalb von Küstengewässern"	
Takelungsart	fraktionell getakelte Sloop
Bauweise Rumpf	Sapeli Mahagoni massiv
Deck	Sapeli Mahagoni, Sperrholz, Teak
Länge über Alles	7,50m
Länge Wasserlinie	6,20m
Breite	2,20m
Tiefgang	1,20m
Verdrängung	2,000t
Ballast	0,800t
Ballastanteil	40,0%

Segelfläche am Wind	24,0m ²
Großsegel	17,2m ²
Rollgenau	6,8m ²
Durchfahrhöhe mit Mast zirka	10,5m

Maschine Außenborder nach Wahl	
Tankkapazität Frischwasser	55l
Tankkapazität Fäkalien	15l
Stehhöhe maximal	1,2m
Anzahl der Kojen	3
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	6,0kn
Längen-/Breitenverhältnis	3,41/1
Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	3,89/1
spez. Segelfläche	12,0m ² /t

Stabilitätsdiagramm Sea Serpent 25

