

Schnelles Fahrtenschiff

Winner 1120



Die Winner ist als schneller Seekreuzer entworfen worden und wird von einer kleinen Werft in Holland in bester Bootsbauqualität gebaut. Ralf Weise segelte das Schiff auf dem winterlichen Ijsselmeer und überzeugte sich von dem runden Konzept des Schiffes

Die Winner 1120 wurde im Jahre 1993 zum ersten Mal vom Stapel gelassen. Sie ist die größere Schwester der Winner 950, die 1987 das Licht der Welt erblickte und die wir in Heft 4/01 vorstellten. Mit der Winner wollen die Betriebsinhaber Riet und Dick Rus schnelle Tourenschiffe bauen, die neben ihren guten Segeleigenschaften solide Verarbeitung und eine seegerechte Konstruktion bieten. Schon bei der 9.50 konnten wir uns davon überzeugen, dass dieses Konzept aufging, und so war ich gespannt, inwieweit das auch bei der 1120 gelungen ist. Sie wirkt im Vergleich zu den modernen Cruiser Racern, wie der von uns gesegelten Dehler 36 oder Beneteau First 36.7, eher traditionell. Der Überhang vorne ist ausgeprägter, Cockpit und Aufbau kantiger und das großzügige Deckslayout mit den aufgebauten Lüftern und den großen hölzernen Handläufen „schiffiger“. Dazu passen die breiten Seitendecks mit dem griffigen TBS-Belag und der große Ankerkasten mit eigenem Lüfter. Auch das Rigg ist etwas „altmodischer“, obwohl schon 7/8- getakelt, sind die Salinge kaum gepfeilt und das nicht durchgelattete Großsegel ist mit geringer Achterlieksrundung geschneidert. Anders im Unterwasserschiff. Die Linien zeigen einen abgerundeten U-Spant mit flachen Linien im Heckbereich und die kürzlich überarbeiteten Anhänge



Die Seitendecks sind breit und bieten viel Halt auf dem Weg nach vorn

sind hydrodynamisch optimiert. Das heißt, das Ruder ist schmal, elliptisch geformt und tiefgehend. Der Ballast im schlanken Kiel wurde in einer Art Bombe weiter unten platziert. Lediglich beim moderaten Tiefgang wurden Zugstände an den Fahrtensegler gemacht, so stehen zwei Kielversionen zur Auswahl: der Standardkiel mit 1,95 Meter und eine Flachkielversion mit 1,6 Meter Tiefgang.

Unter Deck

Gelangt man über den sicher zu begehenden Niedergang in die Kajüte, gewinnt man schnell den



Als Extra werden die Fallen nach achtern umgelenkt angeboten



Auch an einen Lüfter für den Ankerkasten ist gedacht worden



Die Winschen sind ergonomisch günstig platziert und gut zu bedienen

Eindruck, in einem konsequenten Fahrtenkreuzer zu stehen. Der „holzige“ Teakausbau wirkt gemütlich, der Raum ist gut belüftet und hell. An vielen Stellen kann man sich verkeilen oder festhalten - so habe ich im Sichtbereich allein neun Handläufe gezählt.

Im Vorschiff befindet sich eine Doppelkabine mit einer V-Koje, die man mit einem Einsatz zu einer Doppelkoje umbauen kann. Die Bordwände sind – wie alle Schapps und Schränke im Schiff – mit einer Holzweigerung verkleidet. Neben diversen Hängeschränken gibt es einen Kleiderschrank und Stauraum unter der Koje.

Nach achtern hin schließt sich der WC-Raum an. Er wäre groß genug für eine Dusche, doch die ist seitlich des Niedergangs in einem ▶



Viel Platz in der Navigation

Extraraum untergebracht. Das hat mehrere Vorteile: Zum einen macht man den WC-Raum mit seinen Ecken und Winkeln beim Duschen nicht nass, zum anderen konnte eine wirklich wasserdichte Duschkabine konstruiert werden. Man gewinnt hier achtern einen Raum, der ideal zum Trocknen des Ölzeugs geeignet ist. Darin liegt meiner Meinung nach der wahre Vorteil dieser Einteilung, denn – Hand aufs Herz – wie oft duscht man eigentlich an Bord und wie oft weiß man nicht so recht, wohin mit seinen nassen Klamotten?

Der Salon ist mit seinen vielen gut erreichbaren Handläufen besonders auf See benutzbar. Die beiden Längskojen eignen sich auch als Seekojen, und der viele Stauraum in diversen kleinen Schapps und Borden mit hohen Schlingerleisten ist gut unterteilt. Der geräumige Eindruck wird zusätzlich durch die großzügige Stehhöhe von mehr als 1,9 Metern unterstrichen.

Die Pantry an der Backbordseite bietet eine Menge Platz und ist mit Kühlbox, dreiflammigem Herd mit Backofen und Doppelpüle ausgestattet. Besonders gut hat mir die Arbeitshöhe von 97 Zentimetern gefallen, die vernünftige Kombüsearbeit ohne krummen Rücken zulässt.

Der gegenüber gelegene Kartentisch ist groß genug für eine einmal gefaltete BSH-Karte. Man sitzt bequem mit ausreichender Kopffreiheit, und auch hier gibt es genügend Platz



In der Pantry gibt es reichlich Arbeitsraum und eine gute Höhe der Arbeitsfläche

für die Navigationsutensilien und Seekarten.

Die Achterkabine ist groß und dient als Eignerkabine. Hier findet man mit fast 2,1 Meter die längste Koje des Schiffes und ausreichenden Stauraum in Schränken und Schapps. Der Raum unter der Koje wird zum größten Teil von der Technik beansprucht.

Unter Motor

Eingebaut ist ein Dieselmotor von Yanmar, die neue Serie 3YM30 C mit jetzt 29 PS.

Er befindet sich leicht zugänglich unter dem Niedergang in einem Maschinenraum, der mit einem eigenen Lüfter ausgerüstet ist. Der Kraftstoff kommt aus einem 82-Liter

-Nirosta-Dieseltank. Das ist für ein langfahrtaugliches Seeschiff eher knapp, wird man doch kaum mehr als 150 Seemeilen damit zurücklegen können.

Serienmäßig wird das Schiff mit einem zweiflügeligen Fallpropeller ausgerüstet. Unser Testschiff ist mit einem dreiflügeligen Gori-Fallpropeller bestückt, mit dem es unter Vollast die Rumpfgeschwindigkeit von 7,4 Knoten erlangt.

Eine ruhige Marschfahrt erreicht man bei 2.600 Umdrehungen pro Minute, wobei das Schiff 5,6 Knoten Fahrt macht. Möchte man möglichst viele Meilen mit einer Tankfüllung zurücklegen, wird man die Maschine bei etwa 2.000 Umdrehungen pro Minute drehen lassen, dabei läuft das Schiff dann gute fünf Knoten bei ruhigem Wasser. Die Drehzahl



Die Niro-Wassertanks liegen unter den Salonkojen



Im Schiff finden sich viele Handläufe und Haltemöglichkeiten

wird an dem Motorpaneel abgelesen, von dem auch die Maschine gestartet wird. Leider ist dafür ein Schlüssel notwendig, hier sollte besser ein Paneel eingebaut werden, mit dem man auf Knopfdruck den Motor starten kann, denn abgebrochene oder im Notfall nicht auffindbare Schlüssel sind keine Seltenheit.

Das Ruderverhalten unter Motor ist angenehm. Man kann das große Rad auch mal loslassen, ohne dass das Schiff ausbricht; nur ganz langsam dreht das Schiff nach Steuerbord. Wird das Heck allerdings von etwas höheren Wellen getroffen, läuft das Schiff aus dem Ruder.

Das Manövrierverhalten ist sehr gut: Das Schiff dreht auf dem Teller und stoppt in etwas mehr als einer Schiffslänge auf. Auch bei Rückwärtsfahrt reagiert das Schiff

exakt und gehorcht relativ schnell dem Ruder.

Unter Segeln

Das Großsegel ist der Hauptantrieb des Schiffes. Mit 40 Quadratmetern Fläche ist es im Verhältnis zur Standardfock von 28 Quadratmetern sehr groß. Selbst die Genua I ist nur einen Quadratmeter größer als das Hauptsegel. Das Setzen des großen Segels gelingt mit der Fallenumlenkung nach achtern (Extraausstattung) vom Cockpit aus gut. Das Segel von Hood (Extraausstattung) steht gut, und so könnten wir recht flott segeln - ja, wenn der Wind danach wäre. Doch leider lässt er uns am heutigen Tage, trotz guter Wettervorhersage, im Stich. Zwei Windstärken kräuseln kaum die Wasseroberfläche und mit müden zwei Knoten schleichen wir durch das Wasser. Trotz der geringen Fahrt ist das Schiff beeindruckend manövrierfähig. Es wendet sicher und flott, kann 50 Grad Höhe fahren, ohne dass die Fahrt spürbar zurückgeht und kommt in leichten Böen zügig in Fahrt.

Unser Testboot wird generell nur mit der Fock gefahren, die von der Werft auch als Genua II bezeichnet wird und fast gar nicht überlappt, aber die gesamte Vorstaglänge als Windanschnittskante ausnutzt. Im Grunde bräuchten wir jetzt die Genua von 41 Quadratmetern, doch die ist nicht an Bord, denn die meisten Kunden wählen die ►



Der Motor ist gut zugänglich

28-Quadratmeter-Fock als einziges Am-Wind-Segel - und das reicht in der Regel auch aus. Nur bei fünf Knoten Wind wäre man für jeden Zusatzquadratmeter dankbar. Doch die Winner schlägt sich unter diesen Bedingungen sehr wacker: Als das Vorsegel steht, gelingt es uns, fast die Windgeschwindigkeit zu erreichen. Bei halbem Wind laufen wir 4,2 Knoten, und als sich Rasmus erbarmt und uns für kurze Zeit fast drei Windstärken schenkt, kommen wir auf knapp fünf Knoten Fahrt. Erstaunlich, fahren wir doch ein konsequentes Fahrtenschiff mit aufwendigem Ausbau und einem einfach zu bedienenden Rigg. Die Segelfläche ist im Verhältnis zum Schiffsgewicht auch nicht übermäßig groß, so muss die Winner mit einem Segelflächen/Verdrängungsverhältnis von 4,37 zurechtkommen (Zum Vergleich: Die First 36.7 hat einen Wert von 4,91.). Zu dem guten

Ergebnis tragen sicherlich auch die Segel bei, die beide von Hood genäht wurden und gut angepasst werden können, das richtige Profil zeigen und faltenfrei stehen. Außerdem ist das Schiff leergeräumt und damit leicht, da es unmittelbar nach unserem Probeschlag aus dem Wasser gekrant und auf dem werfteigenen Freilager eingewintert wird.

So macht das Segeln trotz der lauen Windverhältnisse Spaß. Man sitzt an dem großen Ruderrad sehr bequem entweder auf der Querducht oder auf dem breiten Cockpitsüß und hat durch die direkte Steuerung mit der Whitlock - Ruderanlage das Boot gut in der Hand. Es reagiert sehr direkt und Winddreher kann man spontan hinterherfahren, ohne dass das Schiff bei Steuerfehlern merklich langsamer wird. Lässt man das Rad los, hält die Winner weiter ihren Kurs, und kleine Korrekturen am Rad kann man mit zwei Fingern

vornehmen. Die Sicht ist hervorragend, ich kann leicht über den Aufbau schauen oder mit einer Hand am Rad in Lee oder Luv die Segel beobachten. Doch mehr als eine Stunde schwache Brise ist am Testtag nicht drin, so entschließen wir uns schweren Herzens, den letzten Testtörn des Jahres zu beenden und uns nach einer Tasse heißen Kaffees den Werftbetrieb anzuschauen.

Fazit

Sowohl bei der technischen Umsetzung des van de Stadt-Designs als auch bei den Detaillösungen sieht man dem Schiff die Erfahrung der Werftcrew an. Es gelingt ihr, ein konsequentes Fahrtenschiff zu schaffen, das sich sowohl für den ganz großen Törn, als auch für Fahrtensegeln an unseren Küsten gut eignet. ■

■ Werft und Bauweise

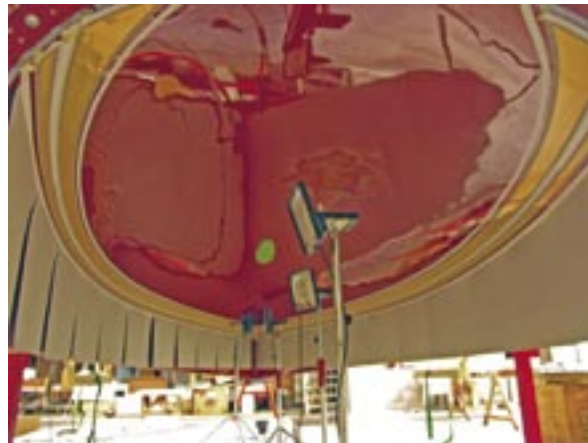
Es ist nicht mehr sehr weit verbreitet, dass die Werften ihre Schiffe auch selber laminieren. Selbst namhafte Betriebe lassen heute extern fertigen, zum Teil im eigenen Land, zum Teil in Staaten mit geringen Lohnkosten und nicht so strengen Arbeitsschutz- und Umweltauflagen. Anders bei Dick Rus. Der saubere und aufgeräumte Betrieb hat eine eigene Laminierhalle, in der die beiden Schiffstypen, die Winner 9.50 und 11.20 laminiert werden.

Auch im Fertigungsablauf ist es anders als bei anderen Werften. Rus baut nicht ausschließlich auf Bestellung, sondern nutzt durchgängig seine Kapazität aus. Je nachdem, ob mehr große oder kleine Yachten gefragt sind, werden bis zu 20 Schiffe pro Jahr gebaut, die erfahrungsgemäß auch immer verkauft werden. So kann er in der Fertigung immer auf sein bewährtes Bootsbauerteam zurückgreifen und die Qualität bleibt immer auf gleichem Niveau.

Im Rumpfbau wird außen ein Isophtalsäureharz benutzt, innen ein Orthophtalsäureharz. Der Wasserpass wird mit farbigem Gelcoat in die Bauform eingespritzt.

Der Rumpf wird im Boden mit einem Stahlgerüst versteift, an den Seiten laufen insgesamt vier sehr feste Stringer, die zum Teil mit unidirektionalem Gelege versteift werden. Das Deck wird mit einem PVC-Hartschaumkern ausgesteift. Diese Kombination ergibt ein steifes und langlebiges Schiff mit einem mittleren Gewicht. Dort wo Beschläge montiert werden, werden Aluminiumplatten mit Innengewinde eingearbeitet, so sind Leckagen fast ausgeschlossen, und die Beschläge können zur Not ausgetauscht werden, ohne die Innenverkleidung zu demontieren.

Innenschalen sind an verschiedenen Stellen vorgesehen, so im Decksbereich, als Fundament für verschiedene Einrich-



Der farbige Wasserpass wird in die Form gespritzt

tungskomponenten und für die Toilette und Dusche. Wichtig: Auch nach dem Einbau bleibt ein großer Teil der Außenhaut noch zugänglich.

Die Schalen werden einlaminiert, wenn die Kaskoteile noch in der Bauform sind. Dann wird das Deck noch in der Form über einen Rezzess genau auf den Rumpf gepasst und durch ein festes Laminat verbunden. So bleibt das Schiff sehr maßgenau und fest. Erst jetzt werden die Hauptschotte eingebaut, die dem Schiff zusätzliche Festigkeit geben.

Der weitere Ausbau orientiert sich nicht nur an einer schnellstmöglichen Fertigung, sondern auch an Wartungsfreundlichkeit und Langlebigkeit. So sind freie GFK-Oberflächen konsequent mit Topcoat geschützt, alle Kabel laufen in Leerrohren und alles, was in das Schiff eingebaut wird, kann ohne große Probleme auch wieder ausgebaut werden.

Winner 1120

Technische Daten

Konstrukteur.....	Cees van Tongeren/van de Stadt
Takelungsart.....	7/8 Sloop
Bauweise...Rumpf GFK massiv, Deck Schaumsandwich	
Länge ü. A.....	11,20 m
Länge Wasserlinie.....	9,30 m
Breite.....	3,60 m
Tiefgang.....	1,95/1,60 m
Verdrängung.....	6.700 kg
Ballast.....	2.900 kg
Ballastanteil.....	43,4 %
Mast über WL.....	17,1 m
Segelfläche*.....	68,0 m ²
Großsegel.....	40 m ²
Genua I.....	41 m ²
Genua II.....	28 m ²
Fock.....	20 m ²
Sturmfock.....	9 m ²
Spinnaker Triradial.....	94 m ²

Maschine.....	Yanmar, 3 Zyl. 21kW
Tankkapazität Diesel.....	82 l
Tankkapazität Wasser.....	250 l

Stehhöhe am Niedergang.....	1,96 m
Stehhöhe WC.....	1,89 m
Stehhöhe Achterkabine.....	1,89 m
Stehhöhe Vorschiff.....	1,80 m
Anzahl der Kojen.....	6

Theor. Rumpfgeschwindigkeit.....	7,4 kn
Längen/Breitenverhältnis.....	3,1/1
Segelfl./Verdr.-Verhältnis*.....	4,37
Spez. Segelfläche*.....	10,1 m ² /t

* Segelfläche der Standardausrüstung mit Großsegel und Genua II

Geschwindigkeiten

Größte Höhe am Wind zirka.....	40°.....	3,0 kn
Optimale Höhe.....	45°.....	3,4 kn
Aufgeschrickt.....	60°.....	4,0 kn
Halber Wind.....	90°.....	4,2 kn
Raumschots.....	120°.....	3,5 kn

Diese Werte gelten für Besegelung: volles Großsegel und Genua II, insgesamt 68 m², Windgeschwindigkeit 5 kn (2 Bft), Wellenhöhe: -



Preise und Ausstattung

Preis: zirka 158.403 Euro inkl. 16% MwSt. ab Werft Enkhuizen.
Darin enthalten unter anderem: Großsegel mit Segelkleid, Fock, 5 selbstholende Winschen, Teak auf Cockpitduchten, 1 Batterie 60 Ah, 1 Batterie 140 Ah, Landanschluss und Batterieladegerät, 2 Lenzpumpen, Druckwasseranlage mit Warmwasserbereiter, Dusche, Kocher mit Backofen, Faltpropeller, elektrische Kühlbox, Navigationsbeleuchtung, Raymarine Tridata, Cassens & Plath Kompass, Das von uns geseelte Boot kostet zirka 176.000 Euro, darin enthalten ist: Segel von Hood, Kicker, Windinstrumente, Autopilot, UKW-Funk, Furlex Rollanlage, nach achtern geführte Fallen, Eberspächer Heizung.

Händler und Werft

Dick Rus/Jachten bv, Voorland 13 – Industrierterrein Krabbersplaat, NL-1601 EZ Enkhuizen, Holland
Tel 0031 – (0) 228 – 316001, www.winneryachts.com



Grafiken Michael Herrmann