

Ausgewogen und flachgehend

# Southerly 110



Ihre modernen Linien machen die neue Southerly 110 schnell.

Schwenkkieler erfreuen sich wachsender Beliebtheit. Wir haben vor Englands Südküste die nagelneue *Southerly 110* gesegelt. Segeleigenschaften und Raumnutzung dieses Schiffes setzen Maßstäbe.

von Ralf G. Weise  
Grafik: Jochen Peschke

**N**orthshore Yachts fertigt in der Nähe von Chichester in Südengland drei grundlegend verschiedene Yachttypen: schwere Kutteryachten vom Typ *Fisher*, die Langfahrtschiffe der *Vancouverserie* (Palstek 4/97) und Schwenkkieler vom Typ *Southerly*.

Die *Southerlies* haben die längste Tradition und werden seit 25 Jahren gebaut. Das Programm umfasst heute fünf Yachttypen zwischen 10,3 und 13,5 Metern Länge. Die Konstruktionen stammten bisher aus eigenem Hause. In den siebziger Jahren galten

die Boote als richtungsweisend, heute wirkt ihre äußere Erscheinung eher traditionell.

Mit Rob Humphreys hat die Werft für die neue *110er* erstmals einen Konstrukteur verpflichtet, der für moderne Linien und schnelle Schiffe bekannt ist. Anstatt ein bewährtes Schiff aus der *Southerly*-Reihe zu modifizie-

ren, hat er für die *110* einen völlig neuen Entwurf gezeichnet. Das Einzige, was übernommen wurde und schwerlich besser zu machen ist, ist die Bodensektion mit der Schwenkkielkonstruktion.

Neu ist das moderne strömungsgünstige Unterwasserschiff mit Doppelpuderanlage und einem scharfen



Auch gekrängt segelt das Boot sehr ausgeglichen.

Vorsteven, die lange Wasserlinie, das voluminöse Überwasserschiff mit seinem optimal genutzten Innenraum und der windschnittige Aufbau.

**Die Fertigung:** Die GFK-Abteilung ist einige Kilometer vom Hauptsitz der Firma entfernt. Hier werden die Formen gebaut und die Schalen laminiert. *Northshore* arbeitet dabei nicht nur für den Eigenbedarf und gelegentlich für andere Werften, sondern auch für Betriebe, die größere GFK-Formteile benötigen. So werden gerade Flugsimulatoren und Bauteile für einen Vergnügungspark laminiert.

Als wir uns ausführlich auf der Werft umsehen, können wir uns von der guten Fertigungsqualität überzeugen. In der Rumpferstellung legt man besonderen Wert auf Osmoseschutz: In ein klares Gelcoat wird eine Lage Vlies gelegt. Das ist so fein und glatt, dass Luftporen ausgeschlossen sind, sofern sorgfältig gearbeitet wird. Außerdem schmiegt es sich besser als eine Matte an die Gelcoatschicht an. Weiter laminiert wird mit einer 300er Matte und dann mit Gelegen und Matten. Unter Wasser ist das Rumpflaminat massiv, über Wasser hat es einen Balsakern.

Da das Gelcoat farblos ist, konnten wir uns auf den besichtigten Schiffen davon überzeugen, dass die Laminatarbeiten einwandfrei sind. Fünf Jahre Garantie gibt *Northshore* auf all seine Rumpfe; sicherlich würde eine zehnjährige Osmosegarantie auch kein Risiko für die Werft bedeuten.

Die Kaskos werden dann nach Itchenor transportiert und fertig ausgebaut. Hier wird auch die mehrere Zentimeter dicke Bodenplatte aus Gusseisen in eine Aussparung im Schiffsboden geschraubt. Sie wiegt 2.025 Kilogramm und stellt zusammen mit dem Kiel einen Ballastanteil von knapp 50 Prozent.

Auf dieser Platte kann man getrost trockenfallen, auch ein senkrecht emporragender Stahlträger wird den Boden – an dieser Stelle – nicht beschädigen können.

Die Eisenplatte geht unmittelbar in den soliden Kielkasten über, in dem der 1.050 Kilogramm schwere Schwenkkiel läuft. Geholt wird er über einen elektrohydraulischen Antrieb. Der Hydraulikstempel ist nicht direkt am Kiel befestigt, sondern er bewegt diesen über eine Talje: So ist gewährleistet, dass bei einer Grund-



**Die Blätter der Doppelruderanlage haben keine lange Anströmkante. Dennoch arbeiten sie effektiv.**



**Der Schwenkkiel und seine solide gusseiserne Grundplatte geben dem Schiff mehr als drei Tonnen Ballast.**

berührung der Kiel sofort nach oben gedrückt wird. Da die Talje selbst aus elastischem Tauwerk gefertigt ist, wird er sanfter aufgefangen, wenn er zurückfedert. Der Schwenkkiel kann in stürmischer See in aufgehobener Stellung, im Hafen in aufgehobener Position arretiert werden.

**Viel Platz:** Die Raumausnutzung unter Deck dürfte Maßstäbe setzen: Sicherlich gibt es auf keiner Achtercockpitjacht unter 13 Metern Länge eine größere Achterkabine. Der Eingangsbereich ist 2,10 Meter hoch und die Koje maximal zwei Meter breit und fast ebenso lang. Auf der Motorabdeckung kann man sitzen und sich die nassen Sachen ausziehen. In ruhigeren Situationen kann man gemütlich von der Koje aus den Schreibtisch nutzen und dabei durch das Fenster in Augenhöhe auf das Meer blicken. Es gibt zwei Schränke und einen großen Stauraum unter der Koje. Gut ist auch die schnelle Zu-

gänglichkeit der Ruderanlage durch eine Schotttür am achtern Ende der Koje.

Von dieser Kabine ist der WC-Raum erreichbar, der nach vorne hin wieder verlassen werden kann. So hat man hier einen guten Fluchtweg (den es aber leider nur gegen Aufpreis gibt) Licht fällt durch insgesamt fünf Fenster; die zum Cockpit gerichteten sind zu öffnen.

Auch die Pantry ist ungewöhnlich groß und hell und bietet viel Stauraum. Besonders angenehm ist der (fast-) 360-Grad-Rundblick nach draußen.

Auf See läßt sich die Kombüse nicht so gut benutzen wie im Hafen: Es gibt zwar einen soliden umlaufenden Handgriff aus VA, an dem man guten Halt findet und sich zur Not anurten könnte, doch ist die Stüllkante nicht sehr hoch. Da die große querschiffs angeordnete Arbeitsplatte nicht unterteilt ist, können Kleinteile weit rutschen. Außerdem fehlt dem Smut



**Die Deckshaus- und die niedrigen Außenhautfenster machen den geräumigen Salon angenehm hell.**



**Die Pantry bietet viel Arbeitsfläche. Das längslaufende Söhl sollte allerdings höher sein.**



**Vom erhöhten Navisitz aus hat man gute Sicht nach draußen.**



**Der Maschinenraum ist mit wenigen Handgriffen frei zugänglich gemacht.**

im Rücken eine Abstützung bei Krängung.

Gegenüber befindet sich der eher kleine Navigationsbereich. Mit Blick in Fahrtrichtung sitzt man an dem Kartentisch, der mit einer Fläche von 54 mal 81 Zentimetern für eine einmal gefaltete Seekarte zu klein ist, für Sportbootkarten aber ausreicht. Von hier aus hat man gute Sicht zu den Seiten und direkt nach vorne; um nach Backbord voraus schauen zu können, muß man den Sitzplatz verlassen. Die Sicht nach Steuerbord ist bei Lage noch mehr eingeschränkt; dennoch kann man von hier aus über die Fernbedienung des Autopiloten das Boot steuern. Dieser Fahrstand ist nicht für Revierfahrt unter Segeln gedacht, sondern eher für kalte Tage auf offener See, in denen ohnehin mit Selbststeuerung gefahren wird. Zum Salon geht man eine Stufe hinab. Trotzdem kommt kein „Kellergefühl“ auf, denn es ist vom Eingangsbereich her sehr hell. Zudem sind die Fenster so niedrig in die Außenhaut eingelassen, dass man auf den Sofas sitzend hinaus aufs Wasser schauen kann.

Sechs Erwachsene können an der U-Dinette sitzen, unter deren Längsseite ein Teil der Kielkonstruktion untergebracht ist. Auf dem Sofa gegenüber können weitere drei bis vier Personen sitzen. Hier ist allerdings der Fußboden zu niedrig; die Werft sollte überlegen, klappbare Fußstützen einzubauen.

Wie auf vielen anderen modern gestylten Yachten führt ein modisches Detail zu einer Nutzungseinschränkung: Die Ecken der Sofas sind gerundet, so dass die beiden sonst guten Seekojen, wenn überhaupt, nur im Hafen zu nutzen sind. Die Tür zum Vorschiff schlägt nach Backbord, dadurch kommt man bei offener Tür nicht an die Dinette.

Die Vorderkajüte bietet im achteren Bereich Stehhöhe. Auf der Backbordseite ist eine 2,20 Meter lange Kojen untergebracht, die zur Doppelkoje ausgezogen werden kann. Dadurch wirkt dieser Raum, anders als auf Booten mit der sonst üblichen komplett raumausfüllenden Liegewiesenslösung, wie eine eigene Kajüte. Zusätzlich gibt es einen Schrank, Borde und Stauraum unter den Kojen.

Insgesamt ist die Einrichtung gut gearbeitet, wirkt sehr freundlich, und das verwendete Kirschholz steht in

rechtem Kontrast zu den hellen Innenschalen.

Gut gefallen hat uns unter Deck das reichliche Stauraumangebot, die gute Zugänglichkeit der Bilge sowie die Möglichkeit, in fast jedem Winkel des Bootes stehend oder sitzend nach draußen zu schauen.

**Unter Motor:** In der Standardausführung ist ein 20 Kilowatt leistender Diesel installiert, das Testschiff war mit der 30-Kilowatt-Option ausgestattet. Mit dieser für eine Segelyacht sehr starken Motorisierung überschritten wir unter Vollast, entsprechend 3.600 Umdrehungen pro Minute, die Rumpfgeschwindigkeit von sieben Seemeilen pro Stunde um einen Knoten. Das beweist einen gut abgestimmten Propeller und die Wirksamkeit der strömungsgünstigen Hecklinien.

In Marschfahrt mit 2.600 Umdrehungen pro Minute läuft das Schiff immer noch schneller als sechs Knoten. Dabei sinkt der Lärmpegel unter Deck auch wieder auf ein akzeptables Maß. Unter Vollast ist es hier - besonders in der Achterkabine und an Pantry und Kartentisch - laut; die Schallsollierung sollte also verbessert werden. Schiffe mit Doppelrudern manövrieren unter Motor grundsätzlich problematisch, da der Propellerstrom nicht das Ruder trifft, sondern dazwischen austritt.

So benötigt auch die *Southerly* erst zwei Knoten Fahrt, bevor sie deutlich auf ein Ruderkommando reagiert. Dann ist ein Wendekreis innerhalb von eineinhalb Schiffslängen möglich. Das Rückwärtsfahren ist dagegen unproblematisch, willig folgt sie schon bei geringer Fahrt dem Ruder. Das Aufstoppen geschieht effizient innerhalb einer Schiffslänge ohne erkennbaren Radeffekt.

Besonders schwierig wird es aber bei starkem Seitenwind. Durch den hohen Freibord, verbunden mit dem flachen Unterwasserschiff, driftet das Schiff bei geringer Fahrt leicht dwars zum Wind. Da es außerdem zwei Knoten Vorausfahrt benötigt, um überhaupt Ruderwirkung zu zeigen, kann das Manövrieren in engen Häfen in einer starken Brise ein Problem werden. Für solche Fälle benötigt das Schiff ein Bugstrahlruder, das leider werftseitig nicht vorgesehen ist.

Der Einbau der Maschine ist technisch sorgfältig gelöst. Die Wartung des Motors ist einfach, weil die

wichtigsten Komponenten innerhalb von Sekunden zugänglich sind.

**Unter Segeln:** Eine kräftige Brise bläst uns während der Testfahrt um die Ohren. Gute zwanzig, manchmal 24 Knoten zeigen die Windinstrumente, das sind sechs Windstärken.

Zuerst heißen wir das eher kleine Großsegel von 22 Quadratmetern vor. Es ist einfach zu setzen, und als es steht, können wir damit einwandfrei kreuzen. Wir laufen 3,5 Knoten bei einer Höhe von 45 Grad zum wahren Wind. Das Dichtsetzen der Schot erfordert allerdings viel Kraft, da durch den weit vorn vor der Sprayhood sitzenden Traveller der am Baum angreifende Hebelarm für die Großschottalje recht kurz ist. Die Großschotwisch könnte also ruhig eine Nummer größer sein. Der Vorteil des auf dem Kajütdach angebrachten Travellers ist, dass die Schot nicht im Cockpit stört. Nachteilig ist, dass sie für den Rudergänger nicht erreichbar ist. Als wir die Genua ausrollen, liegen wir vor dem Wind und segeln das leicht gewundene Fahrwasser hinaus auf den offenen Ärmelkanal. Zwischen sechs und sieben Knoten laufen wir völlig unspektakulär ohne größere Wellenbildung und mit nur leichtem Ruderdruck. Die Sicht nach vorne, am Aufbau vorbei, ist gut und die Position am Rad bequem. Ein paarmal müssen wir halsen, dabei müssen wir die beschriebenen Unbequemlichkeiten der Großschot in Kauf nehmen. Das Schiften der Genua ist dagegen mit den richtig dimensionierten 44er Lewmar Winschen einfach.

Als wir offenes Wasser erreicht haben, legen wir das Schiff an den Wind. Obwohl der Rumpf bis zu den Außenhautfenstern wegkrängt, haben wir nicht das Gefühl, dass die *Southerly* instabil wird. Sie fängt sich und läuft absolut ausgeglichen auf dem Ruder weiter. Mit zwei Fingern lässt sie sich steuern und folgt willig auch kleinen Ruderausschlägen. Mit einem Schrick in den Schoten überschreitet sie mühelos ihre Rumpfgeschwindigkeit.

Um die Krängung zu reduzieren und etwas „Dampf“ aus dem Rigg zu lassen, binden wir das erste Reff ein. Mit dem Einleinsystem können wir sicher vom Cockpit aus reffen.

Auch die Genua drehen wir zu 30 Prozent ein. Wie erwartet liegt das Schiff jetzt noch leichter in der Hand

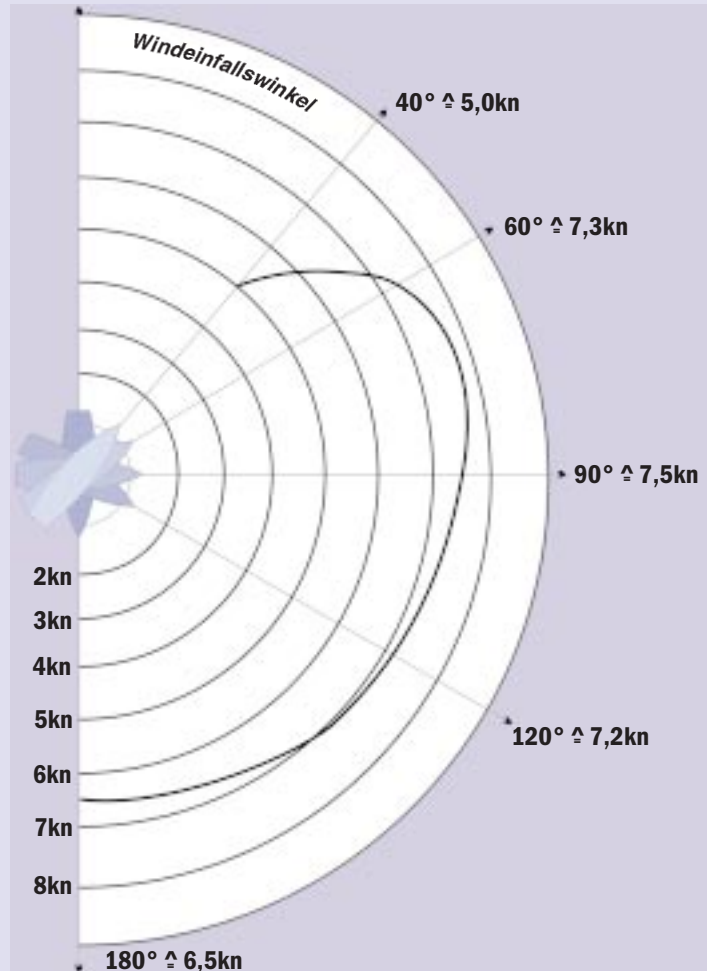
und ist nur unmerklich langsamer geworden. Wir ziehen es hoch an den Wind. Trotz des mittlerweile bis zu einem halben Meter hohen Seegangs laufen wir eine Höhe von 45 Grad, dabei machen wir 5,5 Knoten Fahrt. Auch durch größere Wellen lässt sich das Boot kaum stoppen. Allerdings zeigt sie auch ein typisches Gierverhalten: Immer wenn eine größere Welle das Vorschiff trifft, wird der Steven deutlich nach Lee gedrückt - es bedarf aber keiner Korrektur am Rad, von alleine zieht der Bug wieder auf seinen alten Kurs, so lange, bis der Steven mit der nächsten Welle erneut nach Lee wandert.

Mittlerweile steht die Sonne strahlend am blauen Himmel und lädt zu einem langen Schlag über See ein. Die Crew lehnt sich an das bequeme Cockpitsüß und genießt für ein paar Minuten die Art von Segelvergnügen, von der wir den ganzen Winter über träumen. Die Ergonomie des Cockpits mit der richtigen Süßhöhe und den gerundeten Kanten und Ecken lädt ein, sich gemütlich in eine Ecke zu lehnen. Der Abstand zwischen den Cockpitdachten ist allerdings so groß, so dass man sich bei Lage nicht an der gegenüberliegenden Seite abstützen kann. Gut ist die Größe des Ruderrades: Sie erlaubt, an der Steuer säule vorbei von achtern nach vorne zu gelangen, ohne auf die Dachten klettern zu müssen.

Als wir nach viel zu kurzen Stunden auf See gegen den Wind zurück nach Itchenor segeln, zeigen sich noch einmal die guten Kreuzeigenschaften des Bootes. Behend und leicht geht es durch die Wende und läuft mit eingereffter Genua mühelos 45 Grad Höhe bei einer Geschwindigkeit von 5,5 bis sechs Knoten, die direkt in der Wende auf drei Knoten zurückgeht. Als der Wind später auf 20 Knoten nachlässt, reffen wir aus. Etwa fünf Grad höher können wir an den Wind gehen, die Geschwindigkeit bleibt ungefähr gleich.

**Fazit:** Wer ein ausgeglichenes und gut segelndes Fahrtenschiff mit viel Platz und geringem Tiefgang sucht, ist mit der *Southerly 110* gut bedient. Bedauerlich ist, dass durch den hohen Pfundkurs das Boot in einer Preisklasse im oberen Mittelfeld gelandet ist.

## Technische Daten



### Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke:	22 Knoten = 6 Beaufort
Wellenhöhe:	0,4 Meter
Besegelung:	Großsegel, Rollgenua, insgesamt 53 Quadratmeter

### Preis und Ausstattung

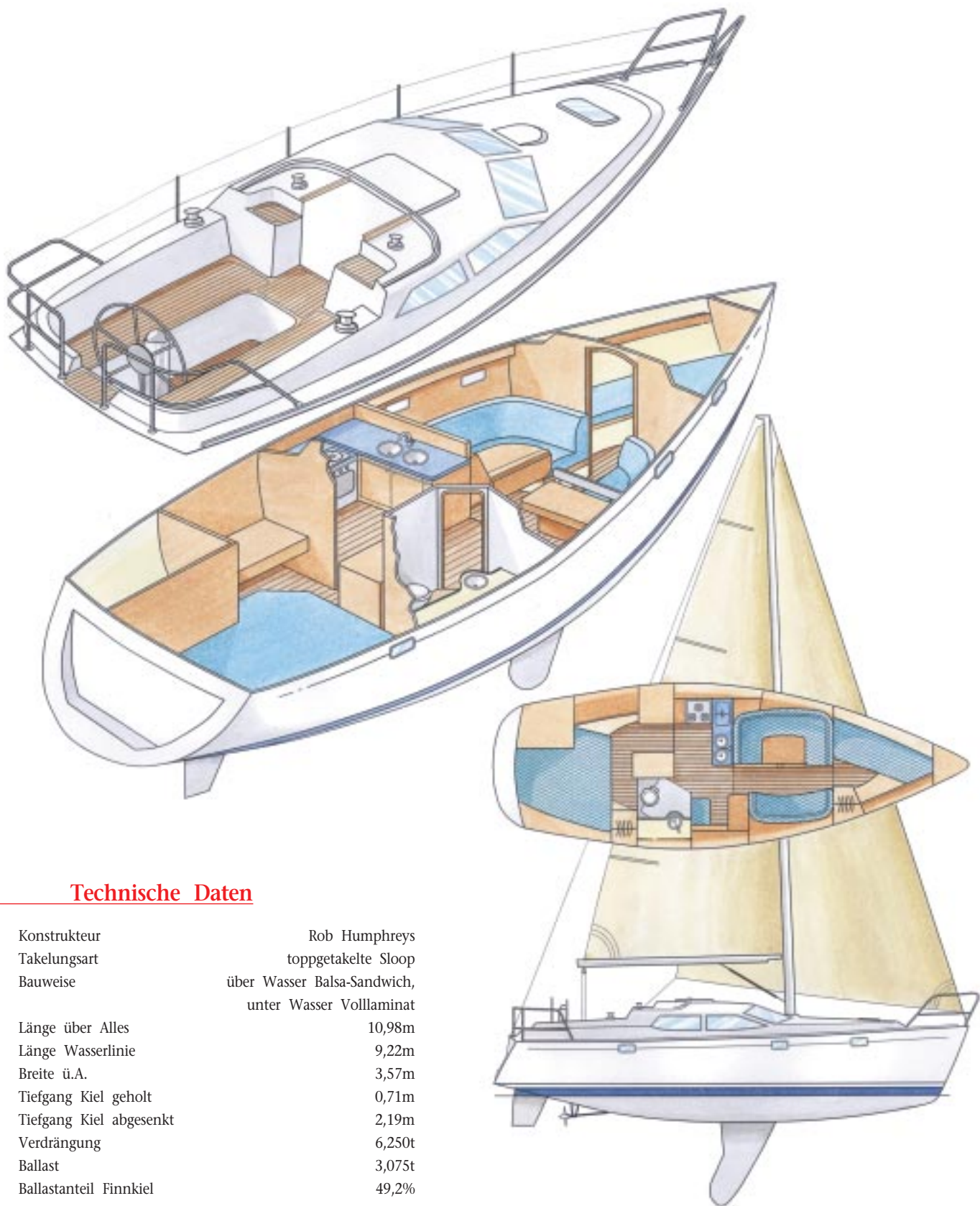
Einführungspreis ab Werft

DM 346.380,-  
inklusive Mehrwertsteuer.

Im Preis sind unter anderem enthalten:

Abslippen, Einführungs- und Übergabefahrt, zwei Batterien, vier selbstholende Winschen, 15-Kilogramm-Bruce-Anker mit Leine und Kette, fließend heißes und kaltes Wasser, Yanmar Dieselmotor mit 21 Kilowatt, Badeleiter, Fender, Leinen, Bootshaken, Antifouling.

Importeur: Frisia Yachtservice  
Telefon 04931-3004  
Fax 04931-167801



## Technische Daten

Konstrukteur	Rob Humphreys		
Takelungsart	toppgetakelte Sloop		
Bauweise	über Wasser Balsa-Sandwich, unter Wasser Vollaminat		
Länge über Alles	10,98m		
Länge Wasserlinie	9,22m		
Breite ü.A.	3,57m		
Tiefgang Kiel geholt	0,71m		
Tiefgang Kiel abgesenkt	2,19m		
Verdrängung	6,250t		
Ballast	3,075t		
Ballastanteil Finnkiel	49,2%		
Segelfläche am Wind maximal	52,0m <sup>2</sup>	Stehhöhe Vorschiff	1,90m
Großsegel	22,0m <sup>2</sup>	Stehhöhe vor Kombüse	1,88m
Rollgenau	31,0m <sup>2</sup>	Stehhöhe WC	2,08m
Durchfahrhöhe mit Mast	keine Angabe	Stehhöhe Eignerkabine	2,10m
Maschine	Yanmar 20 oder 30 Kilowatt	Anzahl der Kojen	4 - 7
Tankkapazität Diesel	240l	Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,3kn
Tankkapazität Wasser	300l	Längen-/Breitenverhältnis	3,08/1
Stehhöhe Salon maximal	2,19m	Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	3,92/1
Stehhöhe Salon minimal	1,88m	spez. Segelfläche	8,23m <sup>2</sup> /t