

MELDUNGEN

Wally lebt auf

Gerüchte über Finanznöte von Wally Yachts gingen seit geraumer Zeit um. Das Unternehmen, vom Italiener Luca Bassani gegründet, hat über mehr als ein Jahrzehnt in der Superyachtwelt technische und gestalterische Trends gesetzt wie kaum ein anderes. Um die großen, schnellen Wallys hat sich im Mittelmeer eine lebhafte, schillernde Regattaszene entwickelt. Allerdings sei, wie es heißt, im Laufe der Zeit mit zu vielen Projekten Geld verloren worden. Bassani soll Geld aus seinem Privatvermögen zugesprochen haben. Zuletzt war von Pleite die Rede und der Schließung der Werft in Fano an der Adria. Dort liegt dem Vernehmen nach unvollendet der Neubau einer 150 Fuß (46 Meter) langen Segelyacht. Mit dem Einstieg der in London beheimateten Investmentgesellschaft Archimedia BVI scheint die Zukunft Wallys nun erst einmal gesichert. In einer Mitteilung beider Unternehmen ist von einer „substantiellen“ Investition Archimedias die Rede. Dadurch werde Wally in die Lage versetzt, neue Modelle zu entwickeln und neue Märkte zu erschließen, äußerte Bassani. An Aufträgen mangle es nicht, ist zu hören. Dabei geht es außer um neue Projekte von Wally-Eignern auch um eine neue 100-Fuß-Konstruktionsklasse („Wally Cento“), für die bis zu fünf Anfragen vorliegen sollen. (Ile.)

Sunsail rüstet auf

Die immer gleichen gutmütigen, mit Rollsegeln ausgestatteten Tourenyachten – das ist nicht unbedingt das, was Charterssegler mit sportlichem Anspruch suchen. Das Angebot an rassigen Booten auf dem Chartermarkt ist aber überschaubar, da muss man suchen. Das Unternehmen Sunsail schafft für die Saison 2011 eine Flotte von 42 neuen 12-Meter-Yachten des Typs Sunsail F40 – eine Variante



des Cruiser-Racers First 40 von Bénéteau – an, die im englischen Port Solent stationiert wird. Die Chartergesellschaft (Buchung in Deutschland über verschiedene Agenturen) wird Regatta-Pakete für diverse Veranstaltungen wie den „Sunsail International Sailing Cup“, die „Coves Week“ oder das „Round the Island“-Rennen anbieten. Überdies stehen die F40 (drei Kabinen, acht Kojen) für gewöhnlichen Charterbetrieb, Flottillen-törns, Segelausbildung und Unternehmensveranstaltungen zur Verfügung. (Ile.)

Bavaria kauft auf

Der größte deutsche Hersteller von Serienyachten will sich durch Zukäufe ein breiteres Fundament schaffen. „Es stimmt, dass Bavaria für Grand Soleil und Dufour ein Kaufangebot vorgelegt hat“, sagte am Freitag auf Anfrage Jens Ludmann (45), der aus der Automobilindustrie kommende neue Vorstandsvorsitzende des Unternehmens aus dem fränkischen Giebelstadt. „Mit einer Entscheidung rechnen wir am kommenden Montag – und wir sind sehr positiv.“ Noch seien für die in finanziellen Schwierigkeiten geratenen Segelyachtmarken zwei weitere Bieter im Rennen. „Wir verfolgen eine Wachstumsstrategie. Vor allem im Einkauf und im Vertrieb möchten wir Kräfte bündeln.“ Die Märkte Amerikas und Asiens seien interessant. „Wir denken auch über China nach.“ Mit der Mehrmarkenstrategie werde sich Bavaria als zweiter „Global Player“ neben der französischen Bénéteau-Gruppe positionieren; Kerngeschäft sollen kleinere Yachten bis 55 Fuß (17,6 Meter) Länge sein. Derzeit verkauft Bavaria jährlich rund 1200 Boote. Innerhalb der nächsten drei Jahre solle die Zahl 2000 erreicht werden. „Das ist die kritische Größe, damit Bavaria auch alleine bestehen könnte“, äußerte Ludmann. Sollte der Kauf Grand Soleils und Dufours nicht gelingen, gäbe es nach den Worten des Bavaria-Chefs weitere interessante Marken. Im Motorboot-Segment hält Ludmann eine Mehrmarkenstrategie in Zukunft ebenfalls für möglich. (clar.)



Größe zu günstigen Konditionen, Ablegen ohne Ballast – die Variante 44 macht das seglerische Maximum aus begrenztem finanziellen Aufwand.

Fotos Reissig

Alles zurück auf null

Die Variante 44 ist – auch – ein Geschöpf des Internets. Yacht 2,0, wenn man so will. Als erste Fotos kursierten, wurde in Blogs über eine „Rennyacht“ aus dem Hanse-Konzern spekuliert. Nur 100 000 Euro – unglaublich für ein so großes Schiff. Wahrscheinlich ohne Einrichtung, wurde gemutmaßt. Es folgten Bilder eines wohnlichen Salons, bunter Betten und die Bestätigung des Preises. Sofort wurde aus der Yacht gerüchtweise eine billige Kiste, deren Ausstattung zu Gunsten eines niedrigen Preises aufs Nötigste reduziert wurde. Ein ähnliches Aufsehen hatte schon die deutlich kleinere, in der Sonntagszeitung vom 6. Juni ausführlich beschriebene Variante 18 für 10 000 Euro erregt.

Ob die Variante 44 Teil einer eigenen Marke ist oder ein Produkt der zur Hanse-Gruppe gehörenden Dehler-Werft (die ja die Bauform der Variante 18 lieferte) oder eine abgespeckte Hanse, ist nicht



Der Platz, an dem ein großes Rad gedreht wird: Die Variante 44 steuert auf ihrem ganz eigenen Kurs.

ganz eindeutig. Jedenfalls gibt es sie – und das auch in der Realität. Der Rumpf ist jener der ehemaligen Hanse 430, das tragende Gerüst von gleicher Herkunft. Kiele und Ruder stammen aus dem Konzernregal, das Deck ist neu. Alles deutet auf Hanse, von der Aufbauflanke lacht jedoch der Slogan „From Dehler with love“.

Es fällt tatsächlich nicht schwer, sich in dieses Produkt zu verlieben. Und es ist gar nicht mal der niedrige Preis, der die Variante 44 so attraktiv erscheinen lässt, es ist die Botschaft, die dahinter steckt: Segelt Freunde, kümmert Euch nicht um das Unwesentliche! Also um das, von dem wir die vergangenen Jahrzehnte gelernt haben, dass es

für die Segelerei unabdingbar sein soll: Rollföck etwa oder Ankerkästen, Elektrowinden, aufwendige Elektrik und Elektronik, Bugstrahlruder und Innenausstattungen, die so manche Wohnung in den Schattentellen stellen. Menschen, die nur mit einfachen Booten segelten und auch noch Spaß daran hatten, galten in dieser Industrie zuletzt als Sonderlinge.

Die Variante 44 gibt zu denken. Eine nette Vorstellung: zurück zu den Anfängen, als all die Extras noch nicht selbstverständlich waren und ein Schiff an sich schon als Luxus galt – selbst ohne Toilette, Gästekabine und Wasser aus der Leitung. Das ist Minimalismus. Baunummer 4 heißt „Maximum“, als Heimathafen steht „Wanne-Eickel“ auf dem Heck, obwohl zum Zeitpunkt unseres Probeschlags noch keine Variante 44 verkauft worden war, schon gar nicht in der Ruhrpott. Ein anderes frühes Exemplar heißt „Hildes Heim“.

Alles beginnt also mit einem Augenzwinkern. Und es kann sein, dass manchen nun das Gefühl beschleicht, die letzten 20 Jahre seines Lebens vergeudet zu haben, was den Traum von einem eigenen Schiff angeht. „Maximum“ und ihr „Heimathafen“ verspotten mit einem Lächeln den Überfluss, die Yacht ist der Kunststoff gewordene Beweis, dass nicht zwangsläufig ans Ziel kommt, wer Moden und Ausstattungstrends hinterherläuft. „Maximum“ schwimmt, segelt, sieht gut aus, ist schnell – und vermittelt nicht den Eindruck, dass man unbedingt mehr brauchte, mehr Geld ausgeben müsste, um ein glücklicherer Segler zu sein.

Von einer bestimmten Größenklasse an, in die die Variante 44 mit ihren 13 Metern zweifellos gehört, hat eine Segelyacht heutzutage dem allgemeinen Empfinden nach luxuriös zu sein. Warum eigentlich? Zu Hause tut's eventuell ja auch ein Billy-Regal. Die Variante trägt Billy und beweist, dass man zum Segeln keine teuren Möbel benötigt. Die Schwerpunkte werden woanders gesetzt. So erfreut sich das Auge am übersichtlichen Deck, genießt der Rudergänger das sportliche, riesige Steuerrad, die gesamte Besatzung die unkomplizierte Art des Gesamtpakets. Es fehlt nicht an einem Traveller für den Großsegel-Trimm. Die Elektrotafel ist mit gerade einmal sieben Schaltern, einer Sicherung, einem Voltmeter und einer Tankanzeige sehr überschaubar. Paketweise Bedienungsanleitungen für verborgene Helfer, die man kaum versteht, gibt es ebenso wenig wie auf Hochglanz lackiertes Mahagoni, für das man die Uhr vom Handgelenk nimmt, weil man sich über je-

Mit einem geradezu sensationellen Einstiegspreis kommt die Dehler Variante 44 auf den Markt. Eine große Yacht für 100 000 Euro – ist sie bloß ein Billigheimer? Oder aktiviert sie, aufs Wesentliche reduziert, ein lange verschüttetes Segelgefühl?

Claus Reissig berichtet

den Kratzer ärgert. Hat man zu Hause ja auch nicht.

Sssssssst! Die Fock gleitet das Vorstag hinauf – an bronzenen Stagertern! Gab es solche altmodischen Dinge die ganze Zeit noch zu kaufen? Gab es, man hatte aber den Eindruck gewonnen, alles außer einer Rollföck sei inakzeptabel, von Jollen und Regattaboote einmal abgesehen. Hier lauert die zweite Denkfall: Bei der schnellen Variante handelt es sich trotz aller Gewichtsreduzierung nicht um eine Rennyacht. Aber sie ist halt auch kein Möbeltransporter. Hanse, respektive Dehler, hat das gemacht, was sich viele Segler immer gewünscht haben: Alles, was schwer ist, wurde verbannt. Es gibt kein Teakdeck, keine Teakduchten im Cockpit, keinen permanent anwesenden Anker, keine Kette und nicht einmal einen Ankerkasten, sondern nur eine große Backskiste im Achterschiff, zwei Handläufe an Deck und vernünftig dimensionierte Beschlagsausrüstung. Leicht und einfach zu handhaben, wie sie ist, macht die pure Segelmaschine einfach Laune, die auftretenden Kräfte sind entsprechend der verhältnismäßig geringen Masse von knapp zehn Tonnen gering, 44er-Lewmar-Winschen genügen voll auf, um die 110-Prozent-Genau-



Sturmfreie Bude: Im Vorschiff ist Platz für vier Kojen



Die Handschrift: Designerin Henrike Gänß: Salon und Pantry



So simpel ist das: Schalttafel

und das Großsegel dichtzuholen. Sofort geht die Reise los.

Von der Pflicht befreit, auch teilweise eingerollt einigermaßen stehen zu müssen, hat die Fock ein ordentliches Profil bekommen, ebenso wie das Großsegel. Bei geschätzten elf Knoten Wind an diesem Tag (eine Windanzeige gibt es nicht), geht es an der Kreuz mit fast sieben Knoten durchs Wasser (GPS: siehe oben). Laut Kompass beträgt der Wendewinkel ungefähr 80 Grad. Mit leicht geöffneten Schoten werden fast acht Knoten erreicht. Vor dem Wind – ohne Gennaker, Blister oder Spinnaker – sind es ordentliche 5,5 Knoten. Das Kielwasser läuft glatt unter dem hoch aufschwimmenden Rumpf hervor, Saugen ist hier, egal auf welchem Kurs, kein Thema. Als Rudergänger will man den Platz weit achtern (bis zur niedrigen Heckreling ist es nur ein knapper Meter) gar nicht wieder verlassen: Ein serienmäßiges Steuerrad mit mächtigen 1,80 Meter Durchmesser spricht Instinkte an wie das Lederlenkrad eines Sportwagens. Dass es den Zugang übers Heck versperrt und man deswegen nur über die Seitendecks an Bord gelangt – wen interessiert's?

Zumindest große Jungs nicht. Noch immer gilt: The difference between a man and boy is the size of the toy. Die Variante ist ein prima Spielzeug, doch sie reibt sich an einem in den vergangenen Jahren zentralen Punkt bei der Vermarktung größerer Segelyachten. Die, hieß es immer, müssten überdies familienfreundlich sein, bequem, einhändig, sonst seien sie nicht zu verkaufen. Die magere Grundausstattung könnte für nicht ganz sichere Segler tatsächlich zum Thema werden. Um Kinder mitzunehmen, müsste ein wenig nachgearbeitet werden. Der Backskistendeckel ohne Sicherung zum Beispiel kann herunterknallen. Der Großschottraveller rauscht mitten durchs Cockpit – beim Familiensegeln sollte man ihn arretieren. Türen schlagen in der Wende ungesichert zu, Möbel sind an etli-

Daten und Preise

Länge 13,33 m, Länge in der Wasserlinie 12,0 m, Breite 4,16 m, Tiefgang 2,23 m (Flachkiel als Option), Verdrängung 9,8 t, Ballast 3,2 t (Ballastanteil 32,7 %, Segelfläche 105 m², Frischwassertank 280 l, Diesel 120 l, Maschine Volvo-Penta-Diesel, 29 kW (40 PS), Sailerdrive mit dreiflügeligem Festpropeller. **Rumpf** aus glasfaserverstärktem Kunststoff im Handauflegeverfahren, Massivlaminat mit Stringern; eingeklebte Bodensektion; Deck GfK-Sandwich; Rumpf-Deck-Verbindung geklebt und geschraubt; CE-Kategorie A (Hochsee). Grundpreis 99 999 Euro; Serienausstattung unter anderem Segel, Radsteuerung, LED-Positionslam-



Logo im Segel, wie bei der V118

pen, Batterien (einmal Service 165 Ah, einmal Motor 90 Ah), Druckwasser, Gasanlage, zwei mobile Kühlboxen (Peltier), Nasszelle mit WC und Schmutzwassertank.

Aufpreis unter anderem für Diesel-Warmluftheizung (Eberspächer Airtronic D4) 4522 Euro, Landanschluss mit Batterieladegerät (30 A) 976 Euro, Heißwasser (Dusche) 952 Euro, zweite Achterkabine (statt Stauraum) 2737 Euro, 53-PS-Diesel 3808 Euro, Flachkiel (1,79 m) 1993 Euro, zu öffnende Luken (für Achterkabinen) je 536 Euro. Weitere Extras können nur über die „Points of Sail“ bestellt werden, die auch die Auslieferung übernehmen.

Konstruktion: Judd/Vrolijk und Co, Innendesign: Henrike Gänß/Hoch5; Werft: HanseYachts AG, Salinenstraße 22, 17489 Greifswald, Händler gibt es nicht, stattdessen Direktvertrieb. Es gibt Point of Sails, bei denen Interessenten das Boot anschauen und zum Probesegelein chartern können. Internet: www.varianta.info

chen Stellen kantig. Im Hafen ist das vielleicht alles kein Problem, wohl aber auf See. Ebenso wie die zweifellos sehr praktisch gestalteten, aber lediglich mit Holzschrauben am Boden montierten Salon-tische oder die lose zwischen ihnen liegende Tischplatte. Mit der Variante kann man sofort ablegen, keine Frage, aber kaufen sollte man sie mit dem Baumarkt-Slogan im Hinterkopf: Mach sie zu deinem Projekt!

Zurück zu den Anfängen eben, da war es nicht anders, aber da war Segeln auch noch kein Volkssport, zu dem er erst dank der vielen Helferlein werden konnte. Wer auf der Strecke blieb, waren die Vollblutsegler, die Macher, Puristen und Low-Budget-Typen, für die es irgendwann kaum noch Boote gab. Genau diese Lücke könnte die Variante 44 jetzt schließen. Dass unter Deck alles weiß ist, stellt weniger eine Preis- als eine Geschmacksfrage dar; welches Furnier auf den Sperrholzplatten klebt, ist in der Herstellung vermutlich unerheblich. Eine moderne Yacht muss keine Mahagonischotten aufweisen, der Verzicht darauf kann ebenso befreiend wirken wie die frischen Polsterfarben.

In der Pantry ist mit Kocher, Ofen und Druckwasser Wesentliches vorhanden, ein Kühlschrank jedoch fehlt. Stattdessen sieht das Konzept Kühlboxen vor, die man daheim füllt und für den Ausflug aufs Schiff trägt. Statt zwei Bädern wie in der Hanse 430 gibt es nur noch eins, dafür im geräumigen Vorschiff vier Kojen für Kind und Kegel. Im Achterschiff erinnert die Variante 44 noch an die Hanse, Serienausstattung sind eine ausgebaute Achterkabine sowie eine weitere ohne Einbauten, die, wie erwähnt, als Stauraum genutzt wird. Gegen Aufpreis wird auch diese Kammer zum Schlafraum und die Variante zur legeren Unterkunft für bis zu acht Leute. Sie ist so dicht am Kern des Segelns wie lange keine Yacht dieser Größenordnung vor ihr. Und an der Generation 2,0, denn bestellt werden kann sie nur im Internet.