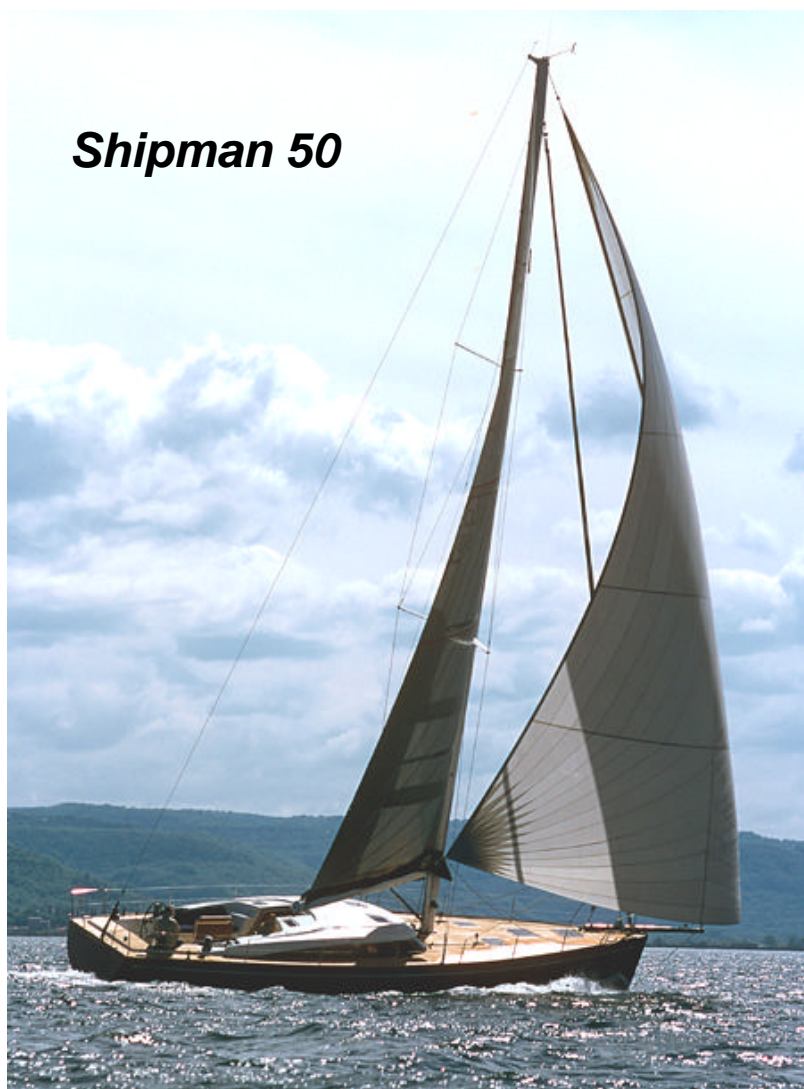


Von Jochen Halbe



Shipman 50



Abbildungen: Copyright Seaway Yachts

Als innovativste Yacht des Jahres 2004 wurde die Shipman 50 auf der Düsseldorfer „boot 2004“ von Europas Segeljournalisten ausgezeichnet. Doch hält die fast komplett in Carbon-Komposit gebaute und als Serienyacht konzipierte Sloop wirklich, was sie verspricht? Jochen Halbe hat sie auf der Adria vor Portoroz in Augenschein genommen.

Zugegeben, die Erwartung an eine derart geehrte Yacht ist hoch, und eine erste Stippvisite an Bord auf der „boot“ machte neugierig. Denn schon das Styling der Shipman 50 mit dem flachen Kajütaufbau und dem vollgültigen Deckssalon darunter weicht erfrischend von dem herkömmlicher Serienyachten ab: Dabei ist es den Designern von J&J Design im slowenischen Bled (nach ihren Entwürfen sind weit über 30.000 Serienyachten weltweit gebaut worden) gelungen, Stil und Funktion harmonisch miteinander zu verbinden. So laufen die Fenster des Aufbaus und das Dach in elegantem Schwung nach achtern aus, wobei das Dach unmerklich in die, das geräumige Gästecockpit einfassenden Seitensüls übergeht, die im vorderen Teil zudem viel Schutz gegen den Fahrtwind bieten. Da darf die Sprayhood an normalen Segeltagen gern in ihrer mit einer Persenning verschließbaren Garage auf dem Kajütdach bleiben.

Von Jochen Halbe

Bei unserem Törn im Frühjahr auf der Adria vor Portoroz war das nicht anders. Obwohl der noch frische Wind die 12 kn nicht überschritt, ließ es sich im Cockpit auch ohne Segeljacke noch sehr gut aushalten. Schnell wurde überdies deutlich, dass Konstrukteure und Werft nicht zuviel versprochen hatten - die Shipman ließ sich nach dem Ablegen ohne Probleme von zwei Personen segeln, nach dem Motto „einer steuert, einer bedient die Schoten“. Zur Effizienzsteigerung kann der Steuermann beim Wenden auch noch die alte Leeschot der Fock loswerfen da die Winschen unmittelbar vor ihm auf dem Süll plaziert sind. Ein weiteres Winschenpaar (beide Paare Harken ST 58.2) für die Zusatzvorsegel befindet sich hinter dem Skipperplatz. Auf die vorderen Winschen laufen vom Mast kommend verdeckt unter der oberen Decksschale Großfall, Großschot, Fock- und Drifterschoten, Baumniederholer und die Reffleinen des Einleinenreffs. Die Vorsegelfallen sind am Mast eingehängt und werden mit einer Winsch dort durchgesetzt. Unverkennbar ist diese Anordnung von den Open 60 Rennern, die zu Zweit oder solo gesegelt werden, inspiriert.

Dazu gehört auch das große, fast die ganze achtere Cockpitbreite einnehmende Carbon-Steuerrad. Dank seiner Größe kann man auch bequem in Luv (oder Lee) auf dem Süllrand sitzend steuern, mit guter Sicht voraus und in die Windfäden der Fock, deren Holepunkte fast wie bei einem Racer weit nach innen verlegt sind. So lässt sich die Yacht sauber und ohne große Kraftanstrengung exakt am Wind halten, zumal das Boot auf die Ruderbewegungen der äußerst leichtgängigen Steueranlage, einer Gemeinschaftsproduktion von Seaway, JP3 und Isotop, ausgesprochen schnell reagiert und entsprechend flott durch den Wind geht. Auf das Segeln komplizierende Backstagen wurde dank der nach achtern gefeilt Salinge und gesetzten Wantenpüttinge verzichtet.

Bei unserem Ausflug zeigte sich die Adria von ihrer launischen Seite. Der wahre Wind schwankend zwischen 6 und 12 kn bescherte uns Geschwindigkeiten zwischen 5 und maximal 8,8 kn bei Kursen von 100° bis 30° zum scheinbaren Wind und überwiegend mit Drifter oder Fock (106%). Da machte selbst bei diesem leichten Wind das Segeln noch richtig Spaß, denn wir kamen unter Segeln noch gut voran und die Beschleunigung in den Böen war deutlich spürbar, nicht nur auf den Anzeigen ablesbar. Auch als der Wind einmal kurzzeitig ganz einschlief, kam die Shipman 50 flott wieder in Fahrt, als er wieder stetig zulegte. Dabei kommt ihr die Segelausrüstung - Lattengroß und Drifter von Elvström (Genesis Carbon), Fock Doyle/Raudaschl (Carbon) - ebenso zugute wie der Carbon-Mast (Lorema/Frankreich, baut Masten für die großen Maxi-Weltracer) und die geringe Verdrängung von nur rund 9,5 t mit einem Ballastanteil von 4,3 t.

Auf einen Kohlefaserbaum wurde aus Kostengründen verzichtet. Nach Werftangaben wäre er zwar deutlich leichter aber ungefähr vier mal so teuer wie ein entsprechender normaler Alu-Baum. Da er aber nicht so hoch über der Wasserlinie liegt, sind die positiven Auswirkungen jedoch nicht so gravierend. Dies gilt zwar auch für den ausklappbaren Ankerbaum und die Klampen, dennoch ist ersterer des Designs und der Festigkeit wegen aus Carbon und die eleganten Klapp-Klampen von Nomen aus Aluminium. Entscheidend für das niedrige Gesamtgewicht sind jedoch die eingesetzten Baumaterialien und die Bauweise. Nach intensiven Untersuchungen und diversen Versuchen mit den verschiedensten modernen Kompositverfahren hat sich die Werft Seaway - Partner sind die Gebrüder Japoc und Jernej Jakopin sowie der Shipman-Namenshalter Jörgen Bonde aus Dänemark - für das von SP Systems entwickelte Sprint-Verfahren entschieden.

Der Ausschlag gebende Vorteil, so Japoc Jakopin, liegt bei diesem Prepreg-Verfahren darin, dass die Serienfertigung trotz des Einsatzes von Kohlefaser kostengünstig ist und das aus mehreren Gründen. Die dabei eingesetzten Mitarbeiter brauchen keine großen Vorkenntnisse, Investitionen für Absauganlagen für giftige Emissionen entfallen, es spart erheblich Zeit und damit Lohn und es lässt sich immer wieder unter gleichen Bedingungen kontrolliert und exakt wiederholen.

Gemäß der Seaway Philosophie wird Carbon in Rumpf und Deck eingesetzt, um die Steifigkeit zu erhöhen, die Kraftaufnahme von Kiel und Wanten zu unterstützen und die strukturelle Festigkeit zu verstärken, insbesondere durch Püttinge, Bodenwrangen und Stringer. Die Rumpfschale besteht aus einem Sandwich mit Corecell-Kern sowie innen Carbon- und außen Glaslagen, die besseren Schutz gegen Beschädigungen durch Rammings geben. Das Deck ist ein reines Carbonsandwich, wobei die Deckoberseite eine Kohlefaserlage weniger hat, da das aufgebrachte Teak ebenfalls für Festigkeit sorgt. Aus strukturellen Gründen ist der Kajütaufbau mit dem unteren Dach auch aus Carbonsandwich gefertigt, das Dach darüber - zwischen beiden laufen die Fallen und Leinen - ist in GFK gefertigt.

Von Jochen Halbe

Es muss zwar begehbar sein, erfüllt aber keine strukturellen Aufgaben wie die auch in Carbon-Sandwich ausgeführten und mit einem hochfesten Spezial Epoxykleber eingeklebten Schotten.

Die Unterdeckseinteilung mit zwei Doppelbettkabinen achtern vom Salon und einer weiteren davor könnte man klassisch nennen, wenn es nicht doch einige Besonderheiten gäbe. Da ist zum einen die erhöhte, BB-seitige Sitzgruppe unterhalb des Panoramafensters, die auch im Sitzen einen Blick nach außen erlaubt. Ihr gegenüber befindet sich eine Stufe tiefer die voll ausgerüstete Pantry mit weitläufigen Corianarbeitsflächen und viel Stauraum, die dem dort Tätigen im Stehen ebenfalls einen wunderschönen rundum Ausblick ermöglicht. Zum Gang hin wird die Pantry durch einen Tresen getrennt, der als Servieranlage dient und dem Smut bei Seegang Halt gibt. Nach achtern schließt sich hier die Navigation mit höhenverstellbarem Ledersessel an, so dass die Navi optional zu einem voll gültigen Innensteuerstand mit Gashebel und Fahrjoystick ausgebaut werden kann. Den Abschluss nach achtern bildet ein Schrank mit Abtropfwanne für die Schlechtwetterkleidung. Nicht nur hieran lässt sich erkennen, dass die Macher der Shipman erfahrene Praktiker sind, sondern auch daran, dass alle Möbel, auch in den Kabinen mit soliden Grifflisten umrandet sind.

Gegenüber an BB neben dem Niedergang befindet sich die Tagestoilette, die sich die Gäste der beiden Achterkabinen teilen. An die schiffsbreite Eignerkabine vorn mit Doppelbett und Tisch sowie zwei Sesseln schließt sich das Bad mit abgeteilter Dusche an. Eine wasserdichte Carbon-Sandwich-Tür führt direkt in die Segellast. An Stauraum, auch unter den Betten mangelt es nicht.

Der Maschinenraum gut zugänglich zwischen den beiden Achterkabinen eingerichtet hat hinter dem Motor noch ausreichend Platz für einen Generator. Alle anderen zusätzlichen Aggregate wie Wassermacher, Klimaanlage oder Abwasseraufbereiter können unter dem Salonboden im Zentrum der Yacht installiert werden.

Die Teak-Einrichtung ist sorgfältig verarbeitet mit ungewöhnlicher weil horizontal ausgerichteter Maserung. In Verbindung mit den weißen bis hellbeigen Farbtönen der Wand- und Deckenpanele sowie der Sitzpolster entsteht so der Eindruck von Weite und Helligkeit, die noch durch die Panoramasscheiben und Skylights unterstützt wird. Der Teppichboden in den Wohnbereichen schont zwar den Holzfußboden, ist aber sicherlich nicht jedermanns Sache. Die schnörkellose Klarheit unter Deck findet ihre Entsprechung in einem ebenso klaren Deck mit bündig eingelassenen Skylights und Ankerluken vorn sowie großen Lukendeckeln achtern, die hinter dem Cockpit Zugang zum großen Heckstauraum geben. Dabei wurde bewusst auf eine Hecktür zum Stauraum verzichtet, stattdessen gibt es eine hydraulisch abklappbare Badeplattform mit Badeleiter zum Einhängen.

Es spricht für die Werft, dass sie die Bau Nr. 1 als einen echten Prototypen genutzt und der Öffentlichkeit erst nach ausgiebiger Erprobung vorgestellt hat. Nach nunmehr weit über 6.000 Seemeilen vornehmlich unter Segeln stehen die Änderungen fest, die in die Serienproduktion der Folgemodelle Eingang finden werden. So werden der Bugspriet für den Gennaker künftig einziehbar sein und die Fockleitschienen weiter nach außen versetzt, um den Charakter des Cruisers mehr hervorzuheben. Das Panoramafenster wird statt aus Polycarbonat aus einem Sicherheits-Sandwichglas bestehen und die zwei Winschen auf den Sülls werden nicht mehr exakt in einer Linie stehen, sondern so angeordnet sein, dass Leinen problemlos an der vorderen vorbei geführt und beide Winschen somit gleichzeitig genutzt werden können.

Außerdem wird der Kiel mehr nach vorn versetzt und die Finne modifiziert sowie drei Tiefgangsvariationen von 2,95 m, 2,35 m und 1,95 m angeboten. Außerdem wird die Navigation insgesamt um rund 10 cm erhöht, wodurch der Innensteuerstand noch mehr gewinnt, und schließlich das vorderste Schott zur Ankerpiek leicht geneigt eingebaut, um Platz für einen aufholbaren Bugpropeller zu schaffen.

Fazit:

Die Shipman 50 ist keine revolutionär neue Yacht, aber eine mit vielen wohl durchdachten Details versehene Serienyacht, die überdies viel Segelspaß auch bei Leichtwind vermittelt.

Daten:

L.ü.A.	15,00 m
LWL	23,80 m
Breite	4,49 m
Tiefgang	2,35 / 2,95 / 1,95 m
Verdrängung	9,5 t
Ballast	4,3 t
Segelfläche	Groß 69 qm Fock 61 qm Drifter 86 qm Gennaker 121 qm Spi asym. 211 qm
Segel	Elvslröm, Doyle/Raudaschl
Motor	Yanmar 125 PS
Treibstoff	335 l
Frischwasser	400 l
Zertifizierung	Kategorie A (Ozean)
Konstruktion	J&J Design
Werft/Baujahr	Seaway/2004
Vertrieb	Shipman Holding,
Internet	www.shipman.dk