2/2018 MÄRZ–APRIL

boote

EXCLUSIV

DIE WELT DER SUPERYACHTEN

POLARREISE

„Kamalaya" auf Safari zu den weißen Wüsten

TOP 10

Charter-Tipps für die kommende Saison

BILL & ME

Extravagante Frers-Linien ohne Mast

STEINWAY & SONS

Flügel werten Yachten auf

TANGO

Bassani bittet zum Tanz

boote EXCLUSIV 2/18

„Kamalaya" ■ „Tango" ■ Steinway & Sons ■ „Livingstone" ■ „Bellkara" ■ Riva 100 Corsaro ■ Absolute Navetta 73 ■ E-Tender ■ „Bill & Me"

BeNeLux 11,50 € • Finnland 13,90 € • Frankreich 12,50 € • Italien 12,50 € • Slowakei 11,50 € • Spanien 12,50 € • Schweiz 16,90 sFr • Österreich 11,00 € • Deutschland 9,90 €

Für sportliche Langfahrten: Am 42 Meter langen Mast hängen trotz maximal ausgestellter Salinge zwei Backstagen. Werft-Namensgeber Joseph Conrad hätte seine wahre Freude an „Bellkara“ gehabt.

Gold-Klasse

Die 28 Meter lange „Bellkara“ aus der Danziger Conrad-Werft ließ sich ein Eigner bauen, der flottes Fahrtensegeln und hohen Komfort schätzt. Einhandsegler Norbert Sedlacek war intensiv an der Entwicklung der Aluslup beteiligt.

Text Sören Gehlhaus

Raume Kurse bevorzugt: Aufgrund ihrer Breite spielt „Bellkara“ ihr volles Geschwindigkeitspotenzial bei Wind von achtern aus.

Schönheit ist ein schwer zu fassender Begriff. Die Kennzahl, die bei einer Segelyacht wohl am ehesten über ihre ästhetische Strahlkraft Aufschluss gibt, ist das Längen-Breiten-Verhältnis. Bei „Bellkara“ beträgt es 3,7. Nüchtern betrachtet: ganz schön breit. Doch die knapp 28 Meter lange und nahezu 7,50 Meter breite Aluyacht schafft es, breit und schön zu sein. Wie das geht?

Zunächst einmal ist da der 42 Meter lange Karbonmast von Lorima, an dem sich vier Salingspaare aufreihen. Zusammen mit dem cremefarbenen Segelkleid von Incidence Sails zieht das die Blicke auf sich und entzerrt kräftig. Hinzu kommt die Lackierung. Der Rumpf wirkt durch das makellos aufgebrachte Metallicgrau sowie den roten, die Fenster durchlaufenden Zierstreifen leicht und luftig. Dann das markante Heck, das zwar nur unwesentlich schmaler ist als die Bootsmitte und ausladend wirken könnte, wenn nicht die maßvolle Freibordhöhe und die Chines wären. Die vertikal verlaufenden Kimmkanten mildern nicht nur den wuchtigen Eindruck ab, sie verleihen dem Rumpf bei entsprechendem Krängungswinkel auch mehr Stabilität.

Solo-Segler als Projektmanager

Es sind diese progressiven Konstruktionsdetails, mit denen „Bellkara“ nicht von ungefähr gespickt ist. Als Projektmanager beauftragte der Eigner den österreichischen Einhandsegler Norbert Sedlacek. Bei ihm bestellte er eine „flotte Fahrtenyacht“ mit einem gewissen Komfort und, ganz wichtig: ohne Deckssalon. Den Konstruktionsauftrag vergab Sedlacek an den Franzosen Vincent Lebailly. Der flach aufsteigende und nach hinten rund abfallende Decksaufbau erinnert an die Augen eines Kaimans und verleiht „Bellkara“ zusammen mit dem kerzengeraden Steven ein aggressives Äußeres. Und das kommt nicht von ungefähr. Lebailly hat mit der „Ant-Artic-Lab“ jüngst seinen ersten reinrassigen Racer abgeliefert, den neuen Open-60-Renner eben für den letztjährigen und zukünftigen Vendée-Globe-Teilnehmer Sedlacek. Der verschickte weltweit Anfragen und suchte nach langer Konzeptionsphase Werften von Südafrika bis Australien und von den Niederlanden bis Polen auf. Das Rennen machte die Conrad-Werft mit Hallen im polnischen Yachtbauzentrum Danzig.

Flaches Fahrtendeck: Bei schwerer See hält ein robustes Sprayhood das Gästecockpit trocken, die Rollreffanlagen für die Vorsegel liegen weit über dem Deck.

Einfaches Handling: Beschläge und Winschen sind von Harken. Fallen und Schoten bedient der Kapitän per Knopfdruck, die Bugstrahlruder per Joystick.

Komfortables Raumwunder

Unter Deck wird klar, dass „Bellkara“ eben doch das ist, was die schieren Zahlen besagen: ein Raumwunder. Das nahezu gleich lange Deckshausmodell Oyster 895 kommt auf 6,33 Meter Breite, fast 1,20 Meter weniger. Dafür finden auf „Bellkara“ aber sieben Gäste in drei Kabinen Platz, inklusive Eigner-Ehepaar. Deren Kabine liegt im Bug und verfügt über einen begehbaren Kleiderschrank sowie eine große Dusche mit getrenntem WC. Im angeschlossenen lichtdurchfluteten Salon stechen die breiten Edelstahlbeine des Esstischs ins Auge. Der 260 Kilowatt starke Motor verbirgt sich nicht wie bei den meisten Segelyachten dieser Größe im Unterwasserschiff, sondern steht in einem regelrechten Maschinenraum mittschiffs hinter dem Aufgang, der in den Salon führt und zu den Seiten hin die Galley von der Gästekabine an Backbord trennt. Ganz achtern befinden sich zwei Crewkabinen mit eigenem Deckszugang auf Höhe der beiden Steuerstände. Das von hellen Hölzern dominierte Interior ist das Ergebnis aus der Zusammenarbeit von Norbert Sedlacek mit Conrad-Werftchef Mikołaj Król, einem klassisch ausgebildeten Architekten. Auf die komfortable Ausstattung musste der Wunsch des Eigners nach schallschluckenden Wänden addiert werden. Das schlägt sich natürlich im Gewicht nieder. Während die Oyster 895 mit GFK-Rumpf und -Aufbauten 70 Tonnen verdrängt, so zerrt die knapp einen Meter längere „Bellkara“ mit ganzen 94 Tonnen am Kran.

Da der Eigner den Fokus von Beginn an nicht auf das Gewicht, sondern auf Komfort richtete, bestand der einzig brauchbare Kompromiss in der Verwendung von Aluminium. Das Leichtmetall zog er Kompositmaterial vor, da es Rumpf und Aufbauten besser nach innen gegen Wärme oder Kälte isoliere. Auch würde Aluminium im Segelbetrieb aufkommende Geräusche, etwa von knarrenden Winschen, im Gegensatz zu Karbon stärker schlucken. In puncto Metallver-

520 Quadratmeter Segelfläche sorgen am Wind für reichlich Spaß am Steuerrad

Helles Ambiente: Der Niedergang führt in den Salon mit Weinkühlschrank und Esstisch für acht Gäste.

arbeitung fand man in Conrad Shipyard den perfekten Partner, der 2013 mit „Lunar“ (s. Heft 3/2014) einen modernen Motorsegler gleichen Rumpfmaterials launchte. Für Stabilität sorgt an Bord von „Bellkara“ ein Hubkiel in T-Form, der den Tiefgang auf Wunsch per Knopfdruck von 4,70 auf 2,35 Meter reduziert.

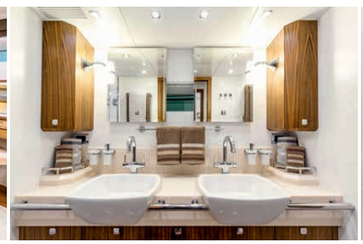
Zur Freude Joseph Conrads

Die Danziger Werft baut seit 2003 Motor- und Segelyachten und wurde nach dem in Polen geborenen, aber als Engländer zu Ruhm gelangten Schriftsteller Joseph Conrad benannt. An „Bellkara“ hätte der Autor von „Herz der Finsternis“ seine helle Freude gehabt. Conrad war schreibender Seefahrer und hing traditionellen maritimen Vorstellungen an. Die zu seiner Zeit als Kapitän aufkommende Dampfschifffahrt betrachtete der 1924 verstorbene Erzähler mit Argwohn und äußerte sich durch seine Protagonisten immer wieder abfällig darüber. Die Bedienpaneele vor den zwei Kohlefaser-Steuerrädern hätte Joseph Conrad sicherlich nicht angerührt. Jede Schot und jedes Fall bewegt sich per Knopfdruck, das Großsegel verschwindet auf einer Rollreffanlage im Park-Avenue-Baum.

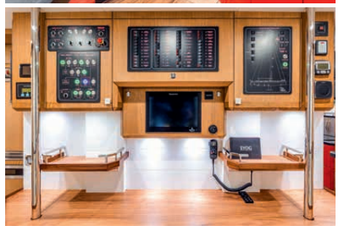
Der Eigner richtete den Fokus von Beginn an nicht auf das Gewicht, sondern auf Komfort

Im normalen Cruisingmodus stehen dem Eigner drei Crewmitglieder zur Seite: der Kapitän, eine Stewardess und eine Deckhand. Geht es sportlicher an die Kreuz, genießt es der Eigner, kräftig mit anzupacken. Auf Halbwindkurs und mit 520 Quadratmeter Tuch im Wind zeigt das Display durchaus bis zu 13 Knoten an, was minimal über der berechneten Rumpfgeschwindigkeit liegt. Um die Gleitgrenze zu knacken, muss eine eingespielte Mannschaft an Bord sein und entweder den 310 Quadratmeter großen Gennaker oder den asymmetrischen Spinnaker (500 Quadratmeter) hissen. Die bis zur maximalen Breite ausgestellten Wanten lassen am Wind keine überlappenden Vorsegel zu, auf raumen Kursen sorgt jedoch bei Bedarf das Code Zero für eine Extraportion Schub. Für den Trimm des Stagsegels vertraut die Crew zudem auf Backstagen. Wenn bei einem Schiff dieser Größe ein Fehler gemacht werde, könne es schnell sehr teuer und gefährlich werden, so der Eigner, der keine Regattateilnahmen geplant hat. Und fügt schmunzelnd hinzu: „Dafür schleppt ‚Bellkara‘ viel zu viel Gewicht mit sich herum.“ „Bellkara“, der Name setzt sich übrigens aus den Vornamen des Eignerehepaars zusammen, dient ausschließlich dem Vergnügen. Ihre Spezialität sind entspannte Cruisingreisen. So verwundert es nicht, dass auch auf die Integration eines verlässlichen Weinkühlschranks im Salon Wert gelegt wurde – Reisegenuss pur.

Mit seiner eingespielten Crew an Bord segelt der Eigner, wenn es sein muss, auch mehrere Tage und Nächte durch. Und das bei jedem Wetter. Nächstes Jahr soll es in die Karibik gehen, wo „Bellkara“ ebenso für Aufsehen sorgen wird, wie sie es laut den Erzählungen des stolzen Yachtbesitzers bereits in Oslo, Monaco oder in ihrem Heimathafen in Kroatien getan hat.



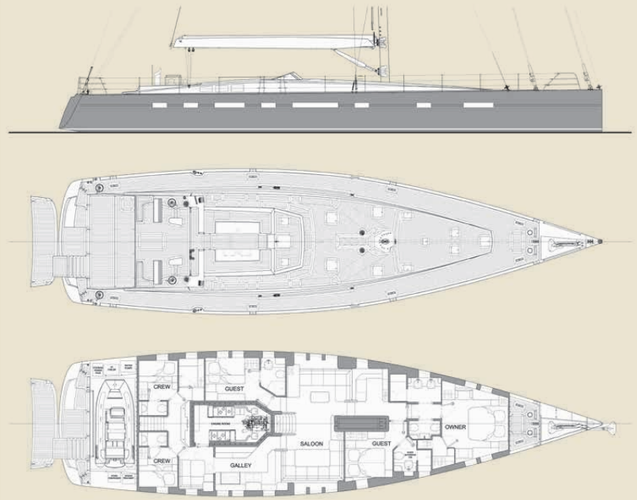
Viel Raum für wenig Gäste: Der Eigner ließ sich seine Suite im Bug installieren, ein großes Badezimmer inklusive. Helle Hölzer und Stoffe dominieren, alle Möbel stammen aus werfteigener Fertigung. Eine Gästekabine befindet sich steuerbords vor dem Salon.



Arbeitsecken: Die Stewardess kocht in einer professionell bestückten Galley, das E-Paneel ist das Reich des Kapitäns.

TECHNISCHE DATEN

Länge über alles:	27,91 m	Motor:	Cummins QSB 5,9 260 kW
Breite:	7,46 m	Generator:	2 x Cummins 22,5 kW
Tiefgang:	2,35–4,70 m	Kraftstoff:	4000 l
Verdrängung:	94 t	Wasser:	3000 l
Material:	Aluminium	Navigation:	Raymarine
Rigg:	Lorima	Konstruktion:	Vincent Lebailly
Hardware Deck:	Harken	Styling:	YCC, Vincent Lebailly
Mast über Deck:	42 m	Interior:	YCC, Conrad Shipyard
Segelfläche am Wind:	530 qm	Klassifikation:	Bureau Veritas
Segelfläche raumschots:	820 qm	Werft:	Conrad Shipyard, 2016



Raumtrenner: Maschinenraum und Hubkielschaft erstrecken sich jeweils über die gesamte Rumpfhöhe. Viel Platz für Wohnraum bleibt dennoch.

„Bellkara“ dient dem Vergnügen, relaxte Cruising-Reisen sind ihre Spezialität