

■ TEST & TECHNIK

Neue Heimat

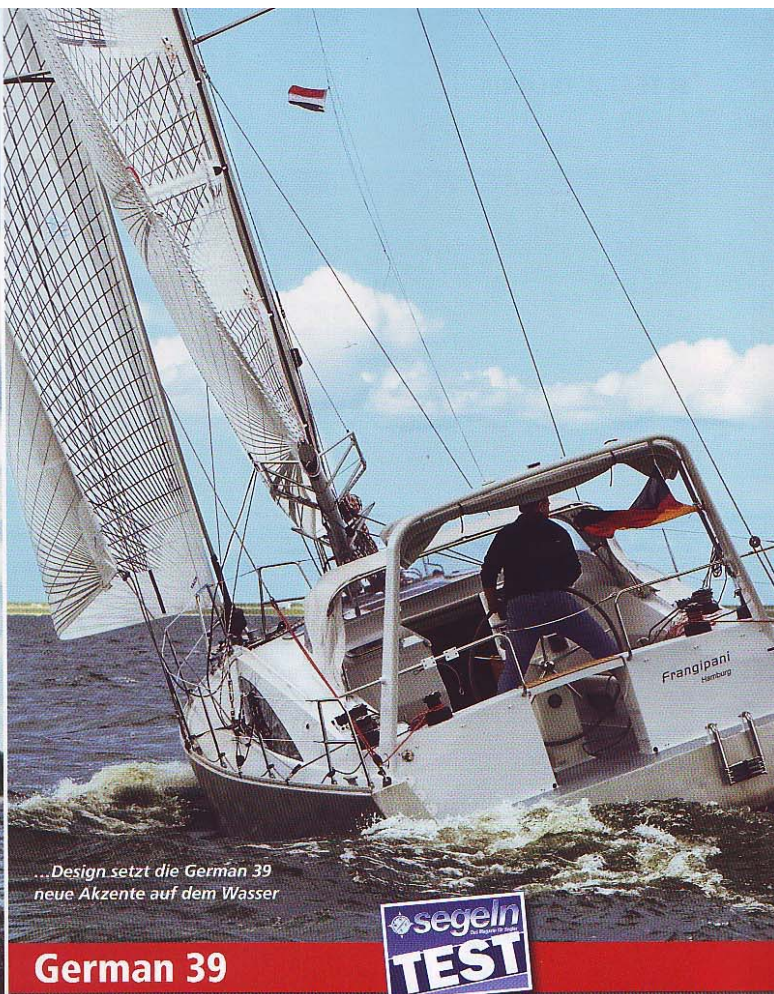
Ein außergewöhnliches Fahrtenschiff, optimiert für Langfahrt. Nichts anderes war der Anspruch an die Entwicklung der German Yachtbau 39. Die Baunummer eins zeigt: Anspruch und Wirklichkeit passen weitgehend zusammen Text und Fotos: Hinnerk Weiler

Eigentlich erwartet man ein Boot wie die German 39 nicht unbedingt in einem Kanal am niederländischen IJsselmeer. In dieses Revier gehören eher Plattbodenschiffe und Hausboote. Aber bei näherem Hinsehen haben diese Boote doch eines mit diesem schicken Alu-Boot gemein,

das hier im Makkumer Hafen liegt: Sie bieten ihren Eignern nicht nur eine Unterkunft für den Urlaub, sondern ein Zuhause, das man an seinen Lieblingsort mitnimmt.

Die German 39 ist dabei ein Unikum unter den Fahrtenyachten. Der Riss nimmt deutliche Anleihen bei Hochsee-Rennyach-

ten wie den Open 40 oder Open 60, fast keilförmig wird der Rumpf zum Heck hin immer breiter. Das Unterwasserschiff ist vergleichsweise flach. Dennoch bietet das Boot den Platz und Komfort einer ausgereiften Blauwasser-Tourenyacht. Auf der German sind praxisgerechte Lösungen wichtiger als



German 39

- **Testrevier:** IJsselmeer, NL
- **Testbedingungen:** Böen bis 5 Beaufort, kaum Welle
- **Das Konzept:** Yacht für Langfahrt
- **Der Preis:** ab 258.900 Euro

Design. Rigg, Elektrik, Aluminium-Bauweise, Hubkiel, Ballasttanks – alles ist ein bisschen anders und oft aufwändiger als bei gewöhnlichen Fahrtenyachten.

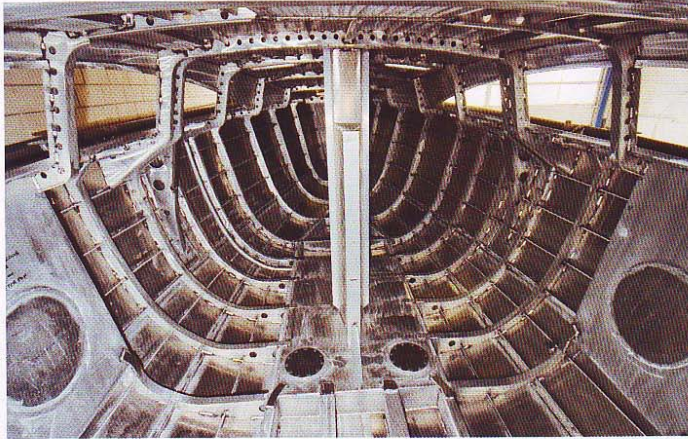
Beginnen wir im Cockpit. Hier dominiert der fest installierte Klappstisch mit seinem Korkbelag vor der im Vergleich fast zierlich wirkenden Steuersäule. Auch die Cockpitbänke sind mit diesem Material beklebt. Sonst ist das gesamte Deck der German einheitlich hell mit einer rutschfesten Farbe lackiert. Der wuchtige Rahmen des Tisches dient dabei gleichzeitig als zentraler Be-

schlag für Lifelines und gibt der Crew zusätzlich Halt in der sehr geschützten Plicht. Zu groß sollte die Besatzung allerdings nicht sein. Lange Beine finden unter dem Tisch nur begrenzt Platz.

Die German bietet Kojen für maximal sechs Crewmitglieder. Doch bequem ist es auf dem knapp zwölf Meter langen Boot eher mit zwei oder drei Personen. Ein Atlantiktörn mit so kleiner Crew zu unternehmen, bedeutet aber auch Einhandsegeln für das wachhabende Crewmitglied, während die anderen schlafen.

Die Konstrukteure von Berckemeyer Yacht Design haben das Layout um die Steuersäule daher für dieses Einhandsegeln optimiert. Fallen und Winschen verlassen die verdeckten Führungsschächte direkt vor der Steuersäule. Diese Anordnung trennt gleichzeitig das Deck in einen Lebensraum vor und einen Arbeitsbereich hinter der Steuersäule. Achtern davon liegt nur noch Stauraum für Rettungsinsel und Gasflaschen sowie eine schmale Badeplattform. Imposant ist der große, fest verschweißte Geräteträger am Heck, der auch das Bimini aufnimmt. Hierhin ➤

■ TEST & TECHNIK



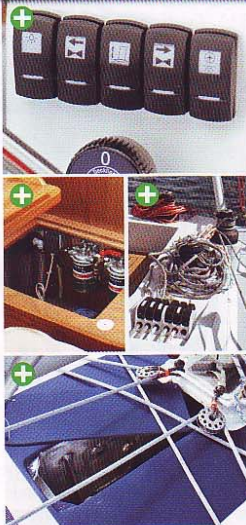
Solider Rohbau. Gut zu erkennen: Die 900 Liter fassenden Ballasttanks an den Seiten, die Trinkwassertanks sind im Schiffsschwerpunkt in die Struktur integriert

sind auch Be- und Entlüftung für den Motorraum geführt. Diese sitzen dadurch sehr frei und weit oben.

In Richtung Vorschiff führen breite und mit stabilen Handläufen versehene Laufwege an einem großen verspiegelten Salonfenster vorbei zum Mast. Auffällig dort: Die mit einem Tauwerksschäkel befestigten Umlenkblöcke für Fallen und Strecker. Sie haben einen ernsten Hintergrund: Aluminium verträgt sich schlecht mit Edelstahl. Dem Korrosionsschutz galt daher beim Bau der Alu-Yacht eine sehr hohe Priorität. Alle Beschläge, die nicht aus Alu fest angeschweißt wurden, sind elektrisch vom Rumpf getrennt. Zum Beispiel durch Kunststoffrelingfüße und Nylonschrauben in den Relingsstützen.

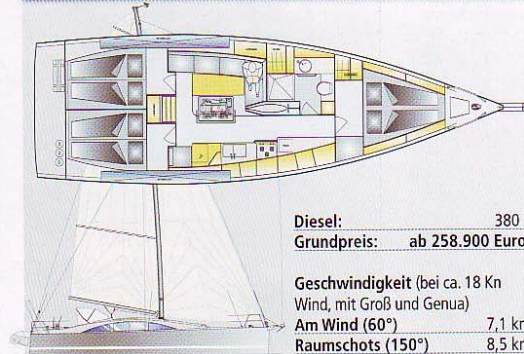
Am Vorschiff fällt sofort der langegezogene Bugspriet für den Gennaker ins Auge. Er nimmt gleichzeitig den Anker auf und dient beim Liegen in Boxen als praktische „Gateway“. Dahinter bietet ein ca. 1,80 Meter tie-

VORBILDLICH



- + gute Segeleigenschaften
- + Einhandoptimierte Anordnung von Fallen und Winschen
- + große Inspektionsluke für den Hubkiel
- + viel Stauraum
- + die gesamte Technik ist leicht zugänglich
- + Trimmung mit Wasserballast
- + alle Bordauslässe weit oberhalb der Wasserlinie im Kielkasten
- + gigantische Nasszelle mit abgetrennter Duschkabine
- + solide Crashbox im Vorschiff
- + Kiel- und Ballaststeuerung vom Cockpit aus möglich
- + innovatives Bussystem für die Bordelektrik
- + Hubkiel
- + ausgefeiltes Riggkonzept
- + Bauqualität
- + hohe Stabilität
- + nahezu autarkes Boot

GEMESSEN UND GETESTET



Diesel: 380 l
 Grundpreis: ab 258.900 Euro

Geschwindigkeit (bei ca. 18 Kn Wind, mit Groß und Genua)
 Am Wind (60°) 7,1 kn
 Raumschots (150°) 8,5 kn

Motorfahrt
 Marschfahrt: 7,5 kn
 Notstop aus Marschf. 11 sek

Design:	Martin Menzner	Stehhöhen:	
CE-Konstruktionsklasse:	A	Salon:	über 2,00 m
Lüa:	11,98 m	Nasszelle:	über 2,00 m
LWL:	11,00 m		
Büa:	3,78 m	Kojen:	
Tiefgang (Hubkiel):	1,15- 2,55 m	Vorschiff:	
Gewicht:	8.697 kg	Länge:	2,10 m
Ballast:	2,5 t (+ 900 kg Wasserb.)	Fußbereich:	0,60 m
Rigg:	19/20	Kopf:	1,85 m
Groß:	49,5 m ²	Achtern:	
Rollgenua:	35,5 m ²	Länge:	2,05 m
Kojenzahl:	5/6	Fuß:	1,10 m
Motor:	40 PS Volvo Penta	Kopf:	1,35 m
Trinkwasser:	80 l + Watermaker		

VERBESSERUNGSWÜRDIG



- nur ein Fenster zur Belüftung der Achterkabine
- Kühlbox direkt neben dem Backofen
- kein Handlauf im Bereich der Pantry und Nasszelle

fer Ankerkasten den Raum für viel Kette und sämtliche Fender an Bord. Als stabile Crashbox schützt er zudem auch die Vorschiffskabine unter Deck bei Kollision. Das 19/20 getakelte Rigg ist ebenfalls hochmodern: Breite Salinge nehmen die Lasten auf, die Püttinge sind außen verschweißt mit dem Rumpf. So ist maximal eine 110 Prozent große Genua möglich. Oft fehlt solcher Art Rigg bei schwachem Wind der nötige Druck – mit einer Segeltragezahl von 4,5 weist die German allerdings bereits mit der Genua III den Wert einer typischen Fahrtenyacht auf. Gut gemacht ist der gewichtsminimierte Park Avenue-Baum – in dessen Flügel fällt das Großsegel beim Bergen. Der Baum ist nahezu direkt über dem Kajütaufbau angebracht – so werden die Kräfte optimal eingeleitet.

Unter Deck setzt sich das elegante Äußere der German 39 fort. Die Eigner finden hier viel Stauraum für Persönliches in Schränken und Schapps. Helles Kirschholz und glatte Oberflächen wirken zudem skandinavisch schlicht und lassen die Kabinen und den Salon sehr großzügig erscheinen. Für Langfahrtyachten eher unüblich ist allerdings die mittschiffs, längs angeordnete Pantry. Sie gibt zwar viel Arbeitsraum, bietet aber nur wenig Halt für den Smutje bei Seegang. Als Handlauf muss ihm hier außerdem die Schlingerleiste an der Arbeitsfläche genügen, oder er keilt sich zwischen Kielkasten und Arbeitsfläche fest. Spülen ist so kein allzu großes Vergnügen.

Gegenüber der Pantry liegt der Kielkasten. In ihm wird der Hubkiel hydraulisch bewegt, die Inspektion ist sehr einfach von Deck aus möglich. Dahinter verbirgt sich an Backbord die Nasszelle. Die ist auf der German 39 so groß, dass sie durchaus auch ganz unseemännisch als Badezimmer bezeichnet werden kann. Mit separater Dusche, in der selbst bei 1,90 Meter Körpergröße noch viel Platz bleibt.

In den Achterkabinen könnte es hingegen unter karibischer Sonne etwas eng und vor allem warm werden. Die sonst überall gute Stehhöhe ist hier nur direkt vor der Koje vorhanden. Warm wird es hier, weil nur ein Fenster zum windgeschützten Cockpit für Frischluft sorgt.

Wer nach weiteren technischen Feinessen unter Deck sucht, wird hinter der leicht zu demontierenden Verkleidung im Salon fündig: Das Boot ist auf eine weitgehend autarke Versorgung ausgelegt. Strom wird von fünf ins Deck integrierten großen Solarpaneelen



Längspantry mit wenig Halt für den Smutje. Der Kielkasten ist gut in den Salon integriert. Sehr gut zu erreichen: Der Motorraum befindet sich mittig in der Kajüte

erzeugt und über ein intelligentes und hochmodernes Bussystem unter Deck verteilt (hier liegt nur eine Leitung als Hauptstrang, die Verbraucherzuführungen sind elektronisch gesteuert). Frischwasser erzeugt ein Watermaker, der neben den 80 Liter Trinkwasser auch die 900 Liter fassenden Ballasttanks befüllt. Eine Verbindung mit Pumpe befördert dieses Wasser in der Wende von der Leeseite wieder nach Luv. Ein voller Luvtank ersetzt zehn Personen auf der hohen Kante. Eine nicht zu unterschätzende Reserve bei Starkwind oder Sturm.

Dort, wo der weht, herrscht auch ein entsprechender Seegang. Dank des taillierten Vorschiffs setzt die German unter Segeln in diese Wellen recht sanft ein und läuft trotz ihrer fast vier Meter Breite und dem flachen Unterwasserschiff kaum Gefahr, sich ernsthaft festzubolzen. Leider haben wir auf dem IJsselmeer heute zwar schöne vier bis fünf Beaufort, aber keine Welle. Beim Segeln messen wir um die 40 Grad Höhe und etwas über sieben Knoten Fahrt – für ein Tourenschiff sehr gut. Beim Test zeigt sich auch die Wirkung des Ballastwassers sehr deutlich: Im ersten Reff steigt die Krängung nur während einer Böe kurzzeitig über 25 Grad. Das ist überraschend, zumal wir im recht flachen IJsselmeer den Hubkiel noch nicht einmal vollständig ausgefahren haben. Die Stabilität der German 39 ist sehr hoch, das zeigen auch die Berechnungen der Konstrukteure.

Der STIX, ein vor allem in britischen Gewässern sehr geschätzter Stabilitäts-Index, liegt bei satten 45 (CE-Kategorie A/Hochsee gibt es ab 32). Zum Vergleich: Eine Swan 40, Designjahr 1992, liegt bei 36. In Tidenrevieren kann der Hubkiel komplett aufgeholt werden und die German fällt auf dem verbleibenden Stummel und der Doppelrudernanlage stabil trocken. Unter Gennaker soll die German sogar die zehn Knoten-Marke knacken. Und das bei einer Rumpfschwindigkeit von 8,1 Knoten.

Fazit

Insgesamt macht die German 39 einen sehr durchdachten und qualitativ hochwertigen Eindruck, in dem sich jahrelange Blauwassererfahrung widerspiegelt. Harry Glab, ihr geistiger Vater, wäre nicht der Mann, der er ist, wenn er nicht jedes System an Bord narrensicher gemacht hätte – er trägt zum Gürtel halt gern noch den Hosenträger. Der holländische Aluminiumbau wird zudem von einer sehr erfahrenen Werft ausgeführt. Für eine Tourenyacht bietet sie so ausgezeichnete Segeleigenschaften. Diese Yacht nur am Wochenende zu nutzen wäre schade. Spürt man an Bord doch sofort den Ruf des Atlantik. ■

ADRESSEN

Händlerkontakt: Glab Yachting,
Tel. 07365/91 96 13, www.glab-yachting.de