



Schon gesegelt



Ravel 42 - Ein Traum von einem Schiff

von Ullrich Holstermann

Serienbau muß nicht immer in GFK sein. Auch Holzyachten können als Serienschiffe konzeptioniert werden. Im Spätherbst des letzten Jahres segelte die Segler-Zeitung ein Serienholzschnitt der Luxusklasse. Der Kieler Bootsbauer und Werftchef Helmut Dick ist

mit seinen neuen Schiffen mittlerweile kein Unbekannter mehr. Formvollendetes Holzbootbau ist nicht nur sein Ziel, sondern wird von ihm und seiner Crew auch so umgesetzt, daß es Spaß macht, seine Schiffe zu segeln.

Unter Maschine

Viele Yachten waren nicht mehr im Schilksee Olympiahafen, als es uns mit der teuersten Yacht unserer nun schon über Jahre dauernden Testserie auf die Kieler Förde zog. Der Volvo MD 22 L hatte gerade seine ersten Minuten Fahrzeit hinter sich. Deshalb fuhren wir unseren Schallpegeltest nur bis 2.500 U/min, um die Maschine in der Einfahrphase der Betriebsanweisung gemäß zu schonen. Schon ab 2.200 Umdrehungen fuhren wir die

rechnerische Rumpfgeschwindigkeit. Bei unseren weiteren Versuchen unter Maschine waren wir etwas erstaunt über das Handling der Yacht beim Einparken. Hier braucht man ein sensibles Händchen, denn bei Rückwärtsfahrt folgt die Yacht dem Skipper nicht unbedingt willig. Aber Dank der fast 50 PS kann man immer noch schnell aufstoppen und einen neuen Anlauf versuchen. Bei den engen Manövern zeigte sich schon, daß bei der Ravell die klassische Optik des Decks ganz im Gegensatz zum modernen und somit dreifreudigen

Unterwasserschiff steht. V-förmige Spannen im Vorschiff und U-förmige im Heckbereich mit gestreckten Linien und modernem Kiel und Ruderblatt lassen uns schon unter Maschinenfahrt eine schnelle Segelyacht vermuten.

Schallpegelmessung

U/min	Vorschiff	Salon	Achterkoje	Geschwindigkeit
1000	58	61	68	4,0 Kn
1500	62	67	73	6,4 Kn
2000	68	70	78	7,2 Kn
2500	70	76	81	8,3 Kn

alle Schallwerte in dB(A)

Unter Segel

Leicht und locker wurden die Segel gesetzt. Dank der kugelgelagerten Rutscher von Harken ging das durchgelattete Großsegel mit seinen 46 m² im Nu nach oben. 40er Zweigangfallenwin-



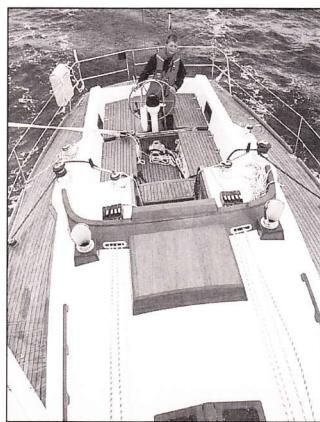
schen sorgten für den richtig Trimm der Vorliekspannung. Als Vorsegel trugen wir nur die Genua III mit 38 m². Hier hätten wir bei einer Windstärke von 3 Beaufort gern die große Genua mit 58 m² gesetzt. Denn mit 3.400 kg Ballast hätte die Ravell 42 sicherlich noch die G I verkraftet. An der Kreuz ging es nun mit 7,8 Knoten und einem Winkel von 45 Grad zum Wind in Richtung Kieler Leuchtturm. Etwas abfallen und einen guten Schriff in die Schot und schon war die 8 von der Logge nicht mehr wegzudenken. Auch mit kleiner oder schwacher Crew ist die fast 10 Tonnen schwere Yacht gut zu fahren. 44er Schotwinschen von Lewmar zusammen mit kugelgelagerten Blöcken aus der Racingserie machen einem das Leben leicht. So wird zum Beispiel die Großschot nicht nur über eine 1:6-Talje unmittelbar vor dem Steuerstand gefahren, sondern darüber hinaus ist die Schot auch nach vorn zum Lümmel umgelenkt und kann so über eine Fallenwunsch fein eingestellt werden. Das steife weiß lackierte Rigg von Proctor kommt ohne Backstagen aus. Ein sehr starker Salingswinkel sorgt neben dem Achterstag für den richtigen Halt. Daß sich deshalb auf der Vorwindstrecke Kreuzen empfiehlt, zeigte nicht nur die Geschwindigkeit sondern auch die Abdrücke der Salings bei gefiertem Groß. Am Zeichenbrett hatte man noch nicht die richtige Position der vorderen Holepunktschienen gefunden. So ließ sich die Genua III nicht 100%ig trimmen. Aber trotz vielen Suchens konnten wir keine weitere Kinderkrankheiten entdecken.

Die Segeleigenschaften der Ravell 42 wird man aufgrund der recht traditionellen, leicht amerikanischen Linien an Deck nicht erwarten. So wird der Eigner sicherlich den

Wunsch verspüren, die ein oder andere Wettfahrtserie mitzufahren. Wer nun aber von der Kante aus steuern möchte, wird enttäuscht. Das Steuerrad mit 0,70m Durchmesser ist hierfür nicht konzipiert. Auf einem so formschönen Schiff wie der Ravell 42 sitzt man im Cockpit und nicht auf der Kante.

An Deck

Schaut man sich den Endpreis dieser 12,80 langen Yacht an, so ist jedem klar, hier kann kaum noch ein Wunsch offen bleiben. Das Exclusive der Ravell 42 beginnt schon mit dem Edelstahl-Bugbeschlag. Nicht deshalb, weil hier in geschwungenen Lettern 'Ravell 42' steht. Der Fachmann wird an den eingeschweißten Klüsen oder den Ankerrollen erkennen, daß hier nicht gespart wurde. Materialstärke und perfektes Polieren machen diesen speziell angefertigten Beschlag zu einem Genuß. Beim Gang über Deck geht die Augenweide weiter. Nicht nur das 12 mm starke Teakdeck oder die hochglanzpolierten Lüfter auf Mahagoni Doradekästen machen es deutlich: alle Beschläge oder Detaillösun-



Klassische Linien paaren sich mit hervorragenden Segeleigenschaften



Viel Raum gibt es nicht nur in der Pantry. Was teilweise wie Kunststoff aussieht, ist perfekter Holzbootsbau.

Unter Deck

gen wurden mit Liebe, Sachkenntnis und ohne Blick ins Portemonnaie gebaut.

Durch den sehr großen waserdichten Ankerkasten und den Stauraum rutscht das Vorschiff ein Stück nach achtern. Somit beginnen die Aufbauten erst kurz vor dem Mast, und die freie Fläche des Vorschiffs gibt der 42 Fuß-Yacht noch mehr Länge. Die Aufbauten aus 18 bzw. 16 mm Sperrholz sind weiß lackiert und stehen in gelungenem Kontrast zum Teakdeck. Leider ist der Lack der Aufbauten etwas glatt. Das Cockpit hat eine Gesamtlänge von 2,60 m. Hinter dem hohen, etwas kantigen Sül läßt sich trocken und auch bei Lage bequem sitzen. Vor der Steueranlage von Solimar und dem kurzen Traveller der Großschot stehen 1,60 m Sitzfläche zur Verfügung. Drei sehr große Backskisten runden das Stauangebot an Deck ab. Auch für den längeren Törn wird man so Platz genug finden, wenn man möchte auch für Klapprad und Dinghi. Häufig wird bei den Gaskästen an Deck falsch geplant. Im Falle der Ravell passen zwei große graue Flaschen fest verstaut in das Gasschapp.

Unter Deck wird das Feeling von traditionellen Linien mit innovativen Detaillösungen und modernem Design verbunden. Es ist sicherlich nicht jedermann's Geschmack, auf grünem Alcantara zu sitzen, die Füße auf Bodenbrettern aus Ahornfunier abzustellen und den Blick über Messing und Mahagoni streifen zu lassen. Uns hat es gefallen.

Immer häufiger wird das Vorschiff zur Eignerkammer. Im Falle der Ravell 42 ist diese Entscheidung richtig. Durch das etwas nach achtern versetzte Vorschiff entsteht eine Kojenfläche von 2 m Länge. Im Fußbereich ist sie nicht spitz zulaufend, sondern hat bei 0,70 m Breite genug Platz für vier Füße. Im Kopfbereich stehen 1,80 m zur Verfügung. Die Stehhöhe beträgt schon in diesem Teil des Schiffes 1,90 m, über Stauraum braucht man sich auch hier nicht zu beklagen. Auffallend sind die vielen Glastüren vor den Schränken. Dies gibt dem Innenleben nicht nur noch mehr Größe, sondern schafft auch Ablenkung. Man wird zur Ordnung gezwungen. Ein Blick in die tieferen Ecken



der Schränke macht wieder einmal deutlich, warum dies Schiff etwas teurer ist. Während die sichtbaren Flächen vierfach seidenmatt lackiert sind, hat man sich bei den nicht sichtbaren Flächen nur einen Gang weniger Mühe gegeben.

Neben der Eignerkammer liegt der Sanitärbereich. Auch hier sind die hochwertigen und soliden Kleinigkeiten das Aushängeschild, emailliertes Waschbecken, WC vom Typ Lavac-Zenith, kräftiger elektrischer Lüfter und traumhaftes Teakgrätung der Duschwanne.

Der Mittelpunkt des Wohnraumes ist natürlich der Salon. Nicht nur der runde Sitzbereich um den über 1 m im Durchmesser großen Salontisch macht ihn dazu, auch das Skylight im traditionellen Stil oder die optisch einen sehr stark ansprechenden formverleimten Spanten und Decksbalken. Als Liegefläche dient im Salontisch nur die Steuerbordseite. Hier kann schnell eine Lotsenkoje von 2,20 m Länge entstehen. Teil der Koje ist auch der Sitzplatz des Navigators. Vor dem 0,80 mal 0,66 m großen Navitisch ist sehr viel Platz für den Einbau von Geräten, aber auch an Stauraum für die Bordbibliothek wurde gedacht.

Die U-förmige Pantry liegt an Backbord direkt am Niedergang. Der dreiflammige Gas Kocher mit Backofen teilt die Pantry in zwei Bereiche. Auf jeder Seite ist eine 120 l fassende Kühlbox zu finden. Arbeitsflächen aus Erlenholz oder Stauräume mit Glas- und Spiegelfronten sind selten auf Yachten zu finden und zeichnen auch hier wieder die Ravell aus. Verbesserungsfähig erscheint uns im Pantrybereich nur die Abluft. Kräftige Sauger oder zu öff-

nende Fenster dürften bei der Baunr. II kein Problem sein. Bei allen Angeboten der Standardausrüstung sollte natürlich bedacht werden, daß bei einer Yacht dieser Preiskategorie über individuelle Gestaltungsmöglichkeiten kein Wort mehr verloren werden muß.

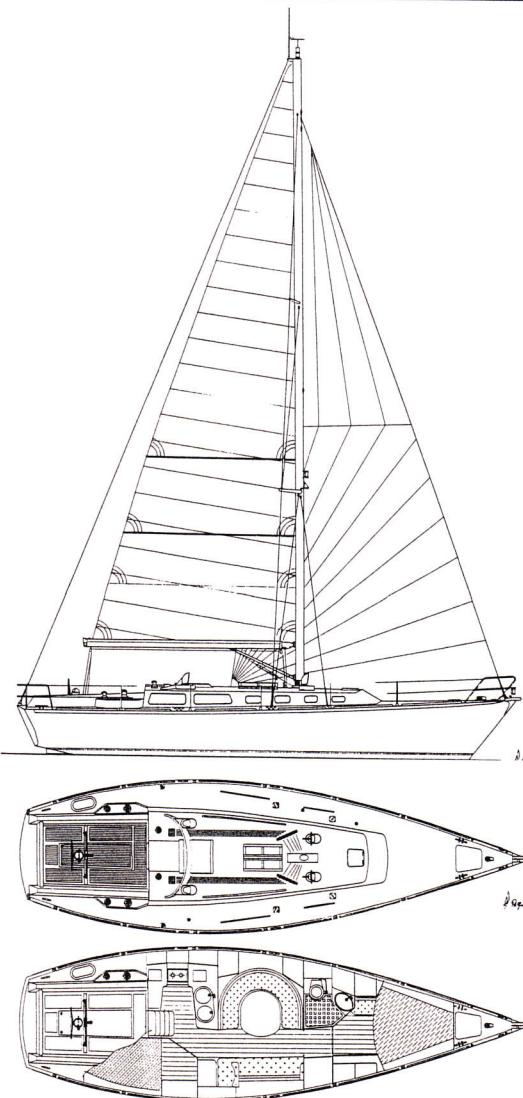
Letzter Raum an Bord ist die Achterkoje. Erstaunlicherweise wurde hier bei der Kojenlänge etwas gespart. Mit 1,96m Länge paßt sie nicht zum Schiff. Es ist natürlich kein Thema, hier für eine bessere Länge zu sorgen.

Verarbeitung

Dies üblicherweise sehr kurze Thema über Verarbeitung bedürfte bei der Ravell 42 eigentlich eines eigenen Artikels. Der Rumpf wird in Kompositbauweise aus einer glasfaserverstärkten Außenschicht und einer Innenlage aus Oregon Pine Holz im Handauflegeverfahren mit Epoxid hergestellt. Nicht nur exzellente Verarbeitung der Hölzer oder die sehr guten Lackierungen machen diese Yacht zu etwas Besonderem. Man muß die über 10 Seiten starke Spezifikation an Bord der Yacht Stück für Stück durchgehen, um dieses Schiff schätzen zu lernen.

Fazit

Die Ravell 42 ist kein alltägliches Schiff. Dafür sorgt nicht nur der Preis von 675 Tausend DM. Linienführung über und unter Wasser machen aus der von Peter Gottwald gezeichneten und von Helmut Dick gebauten Yacht etwas Besonderes. Wer die Chance hat, die Yacht aus der Nähe zu sehen, der sollte sie nutzen. Wer das Glück hat, die Yacht zu besitzen, der sollte auch anderen eine Chance geben.



Herstellerdaten

Konstrukteur: Peter Gottwald

Lüa: 12,80 m

LWL: 10,240 m

Breite: 3,99 m

Tiefgang: 1,95 m

Verdrängung: 9,5 t

Ballast: 3,4 t

Riggmaße: I = 14,77 m, J = 5,16 m, P = 14,57 m

Segelfläche:

Großsegel: 46 m²

Genua: 58,0 m²

Fock: 38 m²

Maschine: Volvo Penta MD 22 1 Einbaudiesel mit Saildrive 35,5 kW (48 PS)

17" zweiflügeliger Faltpropeller

Preis: 675.000,00 DM incl. 15% MwSt.

Hersteller: Yacht- und Bootswerft Helmut Dick,

Mecklenburgerstr. 58, 24 106 Kiel,

Tel.: 0431/33 02 99, Fax: 0431/33 18 89