



Hortense

Der in der westfranzösischen Hafenstadt Concarneau bei JFA nach einem Riss von Joubert-Nivelt und Innenausbaukonzept von Dick Young gebaute 27,50-m-Motorsegler räumt gründlich mit Vorurteilen gegenüber diesem Bootstyp auf, berichtet Luc Blanchard.

FOTOS NICOLAS CLARIS UND BENOÎT STICHELBAUT

Das *Hortense* ebenso wie ihre Vorgängerin *Marguerite* einen so blumigen Name trägt, kommt nicht von ungefähr: Ihre Konstrukteure – das Duo Michel Joubert und Bernard Nivelt – gehen ihrem Beruf schon seit Jahren inmitten einer malerischen Hügellandschaft nach. Der sattgrüne Rumpf von Michel Jouberts Privatjacht *Marguerite* erinnert an üppige Weiden, ihr Motorsegleraufbau an einen friedlich grasenden Wiederkäuer, den auch die Wetterlaunen der Nordsee nicht aus der Ruhe bringen können. Liebhaber eleganter Yachten können ihm jedoch meist nicht viel abgewinnen. Nicht so der erfahrene Skipper, der ein

Boot für lange Reisen haben wollte. Er hat *Marguerites* unverwüsthliche Art als Qualität erkannt und die in La Rochelle ansässigen Konstrukteure gebeten, sie als Vorlage für den Entwurf seiner künftigen Yacht zu verwenden.

Der oft als Zwitter verschriene Motorsegler tut sich konstruktionsbedingt mit dem Segeln schwer, weil seine runden Unterwasserschiffsformen vor allem auf Fahrten unter Motor zugeschnitten sind. Vorgeworfen werden der Mischkonstruktion auch das schwere Rigg und die massigen Aufbauten, die den Motorsegler auf See ins Rollen bringen und damit unbequem für die Passagiere machen. Und nicht zuletzt spricht gegen ihn das zumeist

unvorteilhafte äußere Erscheinungsbild.

Ausgehend von ihrer langjährigen Erfahrung sowohl mit Motor- als auch mit großen Segelyachten und mit *Marguerite* ist es den Konstrukteuren gelungen, dem Eigner einen durch und durch unkonventionellen Entwurf vorzulegen, der nicht im Entferntesten an ein Berufsschiff erinnert. Beim Stapellauf in Concarneau im letzten Frühjahr überraschte *Hortense* denn auch alle mit ihrem eleganten Profil. Hinter dem perfekt in die Gesamtlinie integrierten Aufbau verbergen sich ein Innensteuerstand und ein großer Wohn-/Essbereich. Das für ein Boot dieses Typs moderate Freibord steigt der Deckslinie folgend von

Hortenses Rumpf ist für hohe Fahrt unter Segeln wie Motoren ausgelegt. Bei 11 kn Marschfahrt hat sie immerhin eine Reichweite von über 4.500 sm. Zudem bietet der Rumpf viel Volumen für komfortables Leben.



der Steuerhaustür bis zum Bug um 80 cm an; die Verschanzung fällt entsprechend hoch aus und schützt das motorbootbreite Vordeck optimal. Die Aufteilung vor dem Mast entspricht großen Segelbooten: flacher Aufbau mit zwei integrierten Backskisten zum Verstauen von Spinnaker und Leinen. Dass der Segelplan hier durchaus kein Zierrat ist, machen auch die großzügig dimensionierten Harken-Rollreffs deutlich.

Segelyachttypische Leistung mit Motorjachtkomfort in ein und demselben Boot zu vereinen, geht nicht ohne Kompromisse. Schon gar nicht, wenn man Entwurf und Ausstattung der Einrichtung Dick Young anvertraut.

Gemeinsam mit dem für seine Detailfreude bekannten englischen Innendesigner und dem für seinen Pragmatismus renommierten Konstruktionsbüro des Duos Joubert-Nivelt hat die Werft JFA schon mehrere erstklassige Yachten gebaut.

Der Eigner wollte in erster Linie ein durch und durch komfortables Reiseboot, das unter Segeln wie unter Motor eine Marschgeschwindigkeit von 11 kn vorhalten kann. Dem haben die Konstrukteure mit Lösungen entsprochen, die Effizienz, Praxistauglichkeit, Stil und Eleganz in sich vereinen. Auch an der praktischen Umsetzung seiner Ideen hat das erfahrene Designteam engagiert mitgewirkt,





Sicherheit, Zuverlässigkeit und Fahrkomfort jedoch das eigentliche Nervenzentrum einer Motoryacht sind. Durch eine wasserdichte Tür gelangt man von der Pantry in den Maschinenraum, wo alles übersichtlich angeordnet und bestens zugänglich ist. Zwischen den beiden Cummins Motoren hindurch geht es durch die Heckgarage zum Heckspiegel mit per Druckluftzylinder geöffneter Tür zum Meer.

Bei der Riggkonzeption hat der Segler François Boucher dem Eigner beratend zur Seite gestanden. Gebaut wurden die Karbonmasten und -bäume bei Lorima in Lorient. Denn auch wenn *Hortense* nicht viel mit Hochleistung unter Segeln im Sinn hat, so ermöglicht der moderne Werkstoff doch Gewichtseinsparungen im oberen Riggbereich von rund 50 %, was bei diesem Bootstyp umso weniger zu vernachlässigen ist als der 30 m hohe Großmast von *Hortense* die übliche Größenordnung deutlich übersteigt.

Bei den besonders wichtigen Strukturberechnungen bekamen Joubert und Nivelt zusätzlich Unterstützung von der englischen Firma All Noor Goeffers. Um den Innenbereich nicht durch einen Mastfuß zu versperren, entwickelten sie gemeinsam eine imposante Stützkonstruktion, die von außen unsichtbar auf vier in die Schotten des Gangs eingebauten Pfeilern ruht.

Die Decksbeschläge orientieren sich an bewährten Vorbildern mit zwei Harken Rollreffs, die den Wechsel von Genau auf Fock und umgekehrt vereinfachen, und

einem mit drei Reffleisten ausgestatteten 146 m² Lattengroß, das mit Hilfe von Lazy Jacks und Führungssystem der Rutscher mühelos im extrabreiten Baum geborgen wird. Die Genuaschotführung ist ebenso einfach wie effizient: Durch eine Öffnung in der Verschanzung und eine Durchführung in der dazugehörigen Stützkonstruktion wird die Schot zu den in den Heckspiegelecken installierten Winscheninseln nach achtern geführt. Über die beiden großen Harkenwischen können gleichzeitig die Festmacher dichtgeholt werden.

Das manchmal auch Sonnendeck genannte Oberdeck ist hier nicht zum Sonnenbaden bestimmt, sondern dient als Abstellplatz für die beiden Beiboote; den restlichen Platz unter dem Baum nimmt der bei Hafenmanövern ebenso hilfreiche wie beim Schönwettersegeln angenehme Außensteuerstand ein, von dem aus das Großsegel auch getrimmt werden kann.

Nachdem die von Incidences gefertigten Segel im Handumdrehen stehen, setzt *Hortense* sich bei ihrem ersten Ausflug zu den Glénan Inseln in Bewegung. Angesichts des in Böen 40 kn starken Windes ist höchste Vorsicht geboten, doch eine Wetterberuhigung gibt uns Gelegenheit, Kurs auf die offene See zu nehmen und eine erste Probefahrt auf ruhiger See bei nicht mehr als 10 kn Wind zu unternehmen. Als wir aus dem Hafen motoren, zeigt sich, dass Van Cappellen bei der Schall- und Vibrationsdämmung ganze Arbeit geleistet hat: Bei 800 U/min sind die beiden je 50 PS starken Cummins Motoren im Salon so gut wie nicht zu

und alle Beteiligten – vom Kesselbauer bis zum Schiffsschreiner – haben ihr Bestes gegeben und das in der Anfangsphase des Projekts geplante Qualitätsniveau sogar noch deutlich übertroffen.

Schon an Deck zeigt sich allenthalben die hochwertige Detailverarbeitung: an den untadelig ausgeführten Schweißnähten der komplett auf der Werft gefertigten Nirovordeckreling, der nicht minder sorgfältigen Ausführung der Püttings und der „Delphinnase“ am Bug und der trotz zahlreichen vom Designer gewollten Absätze und Höhenunterschiede nahezu perfekten Verlegung des Teakdecks. Auch unter Deck bestätigt sich der gute erste Eindruck. Als eines von vielen Beispielen sei hier die perfekte Einarbeitung der Stimmungsbeleuchtung und Belüftung in die zurückhaltend profilierten Decken von Steuerhaus und Salon genannt. Darüber hinaus ist der gesamte Innenausbau mit höchster Sorgfalt ausgeführt, und die

Mit sorgfältig ausgewählten Holzarten – Eiche, Birke und Teak – hat Dick Young hat einen zurückhaltend eleganten Einrichtungsstil geschaffen, der vom großen Salon und Speisesaal bis hin zum Steuerhaus das Bild bestimmt.

scheinbar einfach gestrickte Raumgestaltung erweist sich bei näherem Hinsehen als ausgeklügelte, elegant harmonisierende Mischung aus diversen Holzarten: Eiche und Nussbaum im Steuerhaus, Birke und Teak in dem Wohn- und Essbereich, der dem einer Motoryacht auch von seinen Ausmaßen her um nichts nachsteht.

Die Aufteilung der drei im Vorschiff gelegenen Kabinen, die man über einen Niedergang vom Steuerhaus aus erreicht, folgt dem bewährten Schema mit VIP-Kabine in vorderster Position und weiter achtern zwei etwas kleineren, aber darum nicht minder kuschelig-komfortablen Kabinen.

Unkonventionell ist hingegen die vom

Eigner gewünschte Anordnung der über den Niedergang zur Eignerkabine erreichbaren Crewunterkunft mit Doppelkabine an BB und Pantry an StB. Doch trotz der ungewöhnlichen Nähe zur Crew ist der Eigner in seiner mehr als großzügigen, über die gesamte Rumpfbreite sich erstreckenden Kabine mit Schlafbereich an BB und Salon nebst Schreibtisch und Zugang zum Bad im Bug an StB absolut ungestört. Auf Seepanorama, das an Bord moderner Motoryachten vergleichbarer Größe mittlerweile zum Standard gehört, muss der Eigner hier ebenso wenig verzichten wie auf optimale Tageslichtzufuhr durch insgesamt sechs quadratische Rumpffenster.

Überraschend geräumig und von untadeliger technischer Ausführung sind der Maschinenraum und das als Werkstatt und Vorratskammer fungierende Achterschiff – also jene Bereiche, die für gewöhnlich nicht im Fokus der Besucherblicke stehen, die in punkto





Viel Stauraum für weltweite Fahrt - die rumpfbreite Eignerkabine mittschiffs mit Privatsalon an StB (r. und Top). Die VIP-Kabine nimmt, wie auf Motoryachten oft der Fall, die Bugsektion ein, mit Bad an BB (o.)

hören, und auch im kleinen Steuerhaussalon rüttelt und klappert es nirgends. Das Lattengroß steht im Nu, die Genua wird ausgerollt und für den anstehenden Raumschotkurs getrimmt. Wenn der Wind von vorn bläst, muss *Hortense* sich nicht unter Segeln abrackern, sondern kann den ungemütlichen Kurs entspannt mit Motorunterstützung angehen. Bei mittlerweile 15 kn Wind ist die Schräglage mit weniger als 10° moderat; bei 800 U/min schieben die beiden Cummins Motoren das Boot mit 8,5 kn durchs Wasser und verbrauchen dabei gerade einmal 6 l pro Stunde. Wenn die Segel für zusätzliche Power sorgen, geht es zwar nicht schneller voran, doch der Spritverbrauch verringert sich um volle 60 %. Diese Zahlen sind ein wertvoller Hinweis auf die Effizienz des unkonventionellen Unterwasserschiffs, das sich durch eine scharfe Wasseranschnittskante auszeichnet, im weiteren Verlauf bis zur Kielrückseite rundlicher wird und nach achtern flacher nach oben in Richtung Heck und Ruderblätter ausläuft.

Sobald wir etwas mehr Gas geben, erhöht sich die nach wie vor höchst komfortable Gangart auf eine Marschgeschwindigkeit auf 11 kn. Die kann der Motorsegler mit einer Tankfüllung über eine Reichweite von

4.500 sm und mehr vorhalten, denn, dass bei einer Atlantiküberquerung gar kein Wind weht, ist wohl ziemlich unwahrscheinlich.

Fazit: Mit kontinuierlicher Motorunterstützung die Kraft des Windes immer dann zu nutzen, wenn sie günstig und nicht ungemütlich ist, so lautet der Auftrag dieser Yacht, die ihren Bordgästen ganz nebenbei auch hohen Komfort und eine erlesene Ausstattung bietet.

Bewährte Lösungen in allen Bereichen und eine untadelige Ausführung machen *Hortense* zu einer hervorragenden Reiseyacht, die sich auch von einer Kleincrew leicht handhaben lässt. Vor ihrem Aufbruch in ferne Gefilde soll *Hortense*, die gerade ihre Jungfernfahrt zu den Azoren absolviert hat, auf der JFA-Werft einen kurzen Zwischenstopp zwecks Routineinspektion einlegen. **MY**

HORTENSE

LüA 27,50 m
LWL 26 m
Breite 7,18 m
Tiefgang 2,80 m
Verdrängung 115 t
Ballast 20 t
Bauweise Aluminium/Alustar
Motoren 2 x Cummins QSL 9,0M, 285 PS
Reichweite Motor 4.500 sm
Treibstoff 16.000 l
Frischwasser 4.000 l

Wassermacher Idromar 2 x 180 l/h
Generator 2 x Onan 27 kW 50 Hz
Segelfläche Groß 146 m², Genua 193 m², Stagfock 51 m², Besan 44 m², Gennaker 380 m²
Konstruktion Joubert-Nivelt und Goeffers
Innendesign Rhoades Young Design
Außendesign Joubert und Rhoades Young
Klassifizierung Lloyds und MCA konform
Werft/Baujahr JFA Shipyard/2009, F-29900 Concarneau,
Tel. +33 298 604 948, Fax +33 298 604 940, E-Mail: jfa@jfa-yachts.com, Internet: www.jfa-yachts.com

