



Elegantes Atlantic

Die *Atlantic* ist ein solides Schiff für die lange Fahrt

Langfahrtschiff 51

Das neueste Schiff der niederländischen Yachtwerft Atlantic ist die *Atlantic 51*. Ein Schiff der Superlative, nicht nur aufgrund seiner Größe und des Preises

Text von Ralf Weise
Grafiken von Michael Herrmann

Fritz Soeteman ist ein erfahrener Segler. Viele Jahre lang segelte er seine *ELFRI*, eine *Atlantic 42*, das Schiff, welches wir in Heft 3-98 vorgestellt haben. Da er in Zukunft längere Törns segeln möchte, entschied er sich für ein größeres Schiff. Dass es wieder eine *Atlantic* sein sollte, war von vornherein klar, da das Konzept eines leichten und gut segelnden Schiffes mit variablem Tiefgang bei den *Atlantic*-Yachten gut gelöst ist. Außerdem ist die Werft für ihre gute Verarbeitung und die individuelle Anpassung ihrer Schiffe bekannt.

Die neue *ELFRI* ist gelb lackiert, eine Farbe, die unter den Liebhabern der diversen *Atlantic*-Neubauten inzwischen ihre Freunde gefunden hat.

Zusammen mit dem geringen Freibord, dem flach gehaltenen Aufbau und dem hohen Rigg macht sie dabei einen betont sportlichen Eindruck.

Bauweise

Die *Atlantic*-Yachten sind allesamt auf Längs- und Querspanten gebaute Aluminiumrundspanter. Die Außenhautbeplattung ist im Überwasserbereich sechs und unter Wasser acht Millimeter stark. Zwischen neunzehn und einundzwanzig Tonnen wiegt sie damit, je nach Beladung. Von der Verdrängung her kann sie sich somit durchaus mit anderen solide gebauten Tourenschiffen aus GFK messen. Zum Vergleich: Eine *Hallberg Rassy 53* wiegt 23, eine *Najad 520 20* und

eine *Farr 50* 17 Tonnen. Die Rümpfe werden nach dem Abschluss der Metallarbeiten von innen mit PU-Schaum isoliert und sorgfältig nach Eignerwünschen ausgebaut. Dabei hat der Kunde große Gestaltungsmöglichkeiten. Von der Anordnung der Einbauten und Holz Auswahl über die Mitbestimmung bei der Auswahl und Platzierung von Decksbeschlägen bis hin zur Motorisierung und Takelung kann er seine Vorstellungen einbringen. Da die Werft und der Konstrukteur über große Erfahrung verfügen, tut der Käufer gut daran, sich auf die Vorschläge der Werft zu stützen. Die Einrichtung kann nicht ganz frei gewählt werden, denn sie muss sich um den Kielkasten für den Hubkiel herumgruppieren, der mit-

ten im Schiff steht. Bei der ELFRI begrenzt er zur einen Seite eine der Schlafkabinen und zur anderen Seite die Kombüse.

Unter Deck

Die *Atlantic*-Yachten sind zumeist in amerikanischer Kirsche ausgebaut. Die Fußböden bestehen aus Teak, die Decken aus hellen Paneelen. Die Ausbaugüte steht hochpreisigen skandinavischen Yachten in nichts nach. Schon wenn man den Niedergang herunterkommt, fällt einem die großzügige und funktionelle Raumgestaltung auf. Die Stehhöhe unter dem Deckshaus von 2,22 Metern unterstreicht diesen Eindruck. An Backbord ist die Navigation untergebracht. Hier dominiert der bequeme verstellbare Stuhl vor dem Kartentisch, man sitzt bequem und hat reichlich Platz zum Arbeiten. Besonders der großzügige Ablagebereich und das tiefer gelegte Bord für Handbücher und das traditionelle Navigationsbesteck haben mir gut gefallen. Auf umfangreiche Einzelinstrumentierung wurde unter Deck weitgehend verzichtet. Stattdessen ist ein großer Bildschirm über dem Kartentisch eingebaut, auf dem über einen Computer alle wichtigen Navigationsdaten angezeigt werden können. Im Hafen dient er, zusammen mit anderen Bildschirmen an anderen Plätzen, als Fernseher. Hinter der Navigation ist eine Doppelkabine mit reichlich Schrank- und Stauraum untergebracht, gegenüber an Steuerbord befindet sich der WC-Raum mit Dusche. Entgegen dem üblichen Trend ist er übrigens der einzige an Bord. Dahinter liegt eine kleine Werkstatt und daran anschließend der Heizungsraum mit einer *Kubota*-Warmwasserzentralheizung. Das U-Sofa befindet sich im Deckshausbereich gegenüber der Kartenecke. Dort gibt es Platz für sechs Personen an dem mit Intarsien veredelten Tisch. Vor dem Kartentisch befindet sich die zirka drei Meter lange Kombüse mit Kühlbox, Elektroherd mit Dunstabzugshaube, Mikrowelle, Doppelpüle und sehr großen Arbeitsflächen. Im gesamten Pantrybereich kann man sich am gegenüberliegenden Schott abstützen und findet so bei Krängung guten Halt.

Unter der vorderen Ablage befindet sich einer der beiden Wassertanks und dicht am Schott zur Vorderkabine ist eine Waschmaschine in einem Schrank eingebaut. Die beiden Schlafkabinen vorne und neben dem Kielkasten sind recht groß und weisen neben einer Stehhöhe von 2,06 Metern Stauraum in Schränken, Bord und teilweise unter den Doppelkojen auf. Somit ist die ELFRI mit insgesamt drei Doppelkojen ausgestattet, wobei aber die Raumgestaltung auf Schwesterschiffen individuell angepasst werden kann.

Das Cockpit

Der vordere Teil des Cockpits ist überdacht. Nicht wie bei den meisten Yachten mit einer Sprayhood aus Stoff, sondern als Teil des Deckshauses aus Aluminium. Hier sitzt man sehr geschützt, auch bei schwerer See. Man blickt entweder durch den Niedergang und die vorderen Decks-

hausfenster auf die See, durch die runden Deckslichter auf die Segel oder auf die am Kajütschott eingebauten Instrumente und den Kartenplotter.

Über eine Stufe gelangt man in das mittlere Cockpit mit zwei Duchten in Liegелänge und nach außen hin sehr breiten Cockpitsüßen. Darunter laufen teilweise verdeckt die Fallen und Strecker auf zwei Winschen, die leider für eine bequeme Bedienung zu weit außen sitzen. Dafür befinden sich die Hauptwinschen umso besser erreichbar zwischen dem mittleren und dem achteren Cockpitteil auf zwei Sockeln. Die beiden *Andersen 58 ST* können elektrisch bedient werden. Ganz achtern befinden sich die zwei Steuerräder, die mit einer *Witlock*-Anlage mit den beiden Rudern verbunden sind. Ein großer Sicherheitsfaktor besteht darin, dass ein eventuell beschädigtes Ruderblatt von der Anlage abgekoppelt und das Schiff mit einem Ruder weitergesteuert werden kann. ▶



Die nach achtern geführten Fallen laufen teilweise verdeckt, die Fallwinschen sind leider ungünstig platziert

Viel Platz im Cockpit, die Schotwinschen sind sehr gut platziert. Stabile Handläufe am Doghaus machen das Arbeiten an Deck sicherer



Von uns gesegelt

Die drei Meter lange Kombüse
Im WC-Raum hat man zwei Meter Stehhöhe und den Durchgang zur Werkstatt
Navigators Arbeitsplatz mit viel Arbeitsfläche
Auch in der Achterkabine gibt es jede Menge Stauraum



Unter Motor

Eingebaut ist ein 63 kW *Perkins Sabre*. Die Maschine ist wartungsfreundlich unter dem mittleren Teil des U-Sofas eingebaut. Die Batterien befinden sich unter den Bodenbrettern dahinter, der Generator ist unter dem Cockpit in einem wasserdicht abgeschotteten Raum eingebaut. Der Dieseltank mit einem Fassungsvermögen von 1.000 Litern deutet an, dass das Schiff für längere Törns ausgelegt ist, ermöglicht er doch eine Reichweite von fast eintausend Seemeilen bei sparsamer Marschfahrt.

Der Motor selber ist gut schallisoliert, doch rumort es unter den Bodenbrettern achterlich des Motorkastens recht kräftig. Der Messwert beträgt 78 dB bei Marschfahrt. Hier will die Werft noch nachbessern.

Mit schneller Marschfahrt (2.000 Umdrehungen pro Minute) läuft die *Atlantic 51* sieben Knoten, maximal 8,3 Knoten bei 2.400 Umdrehungen pro Minute. Sie bleibt damit deutlich unter der Rumpfgeschwindigkeit von 9,3 Knoten. Der *Maxprop* entwickelt beim Aufstoppen guten Biss. Durch die Doppelrudieranlage muss man sich aber an das etwas andere Manöververhalten gewöhnen. Der Schraubenschwall wird ja nicht gegen das

Ruderblatt gelenkt, so dass das Schiff erst bei Fahrt voraus auf das Ruder reagiert. Bei geringer Fahrt auf engem Raum muss man somit den Bug des Schiffes mit dem Bugstrahlruder in die richtige Richtung lenken. Doch der Radeffekt ist beim Aufstoppen minimal und schon bei geringer Fahrt über den Achtersteven lässt sich die *Atlantic* in die richtige Richtung dirigieren.

Unter Segeln

Leider brist es an unserem Testtag nur schwach. Statt der vorhergesagten vier bis fünf Windstärken bläst es nur mit zwei bis drei. Dafür regnet es nicht – wie gestern noch prognostiziert – wir haben strahlende Sonne, als wir auf die Waddenzee zwischen Friesland und Terschelling hinausfahren.

Das Großsegel wird dank der Elektrowinsch ohne Kraftanstrengung gesetzt. Aufpassen muss man nur mit den Lazyjacks. Bei durchgelatteten Segeln verheddern sich die Latten leicht darin, wir nehmen die Jacks nach vorne, so sind sie aus dem Weg. Das Groß ist wie alle Segel an Bord von *North*. Es steht ausgezeichnet und lässt sich gut einstellen. Ungewöhnlich ist der Anschlagpunkt des

Großbaumes am Mastfuß. Dadurch wird weniger Stauchkraft in das Mastprofil geleitet, so dass es insgesamt etwas leichter gewählt werden kann, außerdem ist das Vorliek etwas länger und besser trimmbar. Aus diesem Grunde kann man aber keinen Baumkicker fahren. Stattdessen kommen aus dem Baum, etwa 40 Prozent von vorne, zwei Leinen, die man in Augen auf dem Seitendeck einpicken kann. So übernehmen diese Leinen zum einen die Funktion des Niederholers, zum anderen die des Bullenstanders. Geholt werden sie über die Winschen seitlich des Cockpits.

Nach dem Großsegel setzen wir die Genua. Sie ist statt eines großen Klüvers, auch Yankee genannt, an Bord. Auch dieses Segel steht gut und ist leicht rund geschnitten. Für den rauen Kurs Richtung Terschelling passt es recht gut. Bis zu sechs Knoten laufen wir damit. Die Schoten werden wiederum über die zentralen, gut und sicher zu bedienenden Elektrowinschen von *Andersen* geschotet. Sie stehen zwischen den Ruderrädern und dem mittleren Cockpitteil und können so entweder vom Rudergänger oder auch von einem Vorschotmann weiter vorne gut erreicht werden. Die Schot-schienen liegen weit außen und somit

kommt man nicht daran vorbei, die Genua bei Kursen hoch am Wind innen an der Seereling vorbei zu schoten, bei raumeren Kursen müssen sie von außen eingeschoren werden.


Nach ein paar Halsen, bei denen die Bullen jeweils mitbedient werden müssen, holen wir den Gennaker aus der abgeschotteten Vorpiek. Er wird aus einem Schlauch heraus mit einer Mastwisch gesetzt. Ein wunderbares, hervorragend stehendes Segel, das für den mäßigen raumen Wind genau das Richtige ist. Am liebsten mag es das Schiff jetzt bei scheinbar halbem Wind, bei dem die Bootsgeschwindigkeit von sieben bis acht Knoten fast der Windgeschwindigkeit entspricht.

Nach einer Stunde flotter Fahrt Richtung See wird es Zeit umzukehren. Der Gennaker wird geborgen, die Stagfock ausgerollt. Sie ist als Selbstwendefock geschneidert, steht recht flach und kann weit innen geschotet werden. Nur mit Großsegel und Stagfock kommen wir auf eine Höhe von 32 Grad, laufen damit aber nicht über drei Knoten, trotzdem haben wir wenig Abdrift. Jetzt fieren wir das Großsegel etwas auf und geben ihm ordentlich Twist, wir fieren auch die Fockshot ein wenig und fallen auf 40 Grad am wahren Wind ab. Damit läuft das Schiff zwischen drei und vier Knoten. Kurze enge Schläge sind so kein Problem.

Dann setzen wir wieder die Genua, die ab 40 Grad Höhe gut zieht. Zum Kreuzen muss man viel Schotleine an dem Stag der Selbstwendefock vorbei holen, das klappt zwar ohne Verhaken, kostet aber viel Zeit und Fahrt in der Wende. So wird klar, dass für Kurzstrecken das Rigg weniger geeignet ist, doch Kurzstrecken sollen mit diesem Schiff nicht gesegelt werden.

Fazit

Ich denke, Herr Soeteman hat eine gute Wahl getroffen. Bei der *Atlantic* ist ein hochwertiger Kompromiss zwischen Schiffssicherheit und Geschwindigkeit gefunden worden. Durch die Anordnung der großen Winschen und der Steuerstände sowie der Kuttertakelung mit den Rollanlagen und der gesamten Beschlagsausrüstung ist das Boot auch für Törns mit kleiner Crew geeignet, die auf große Fahrt gehen wollen. ■



FRISCHE LUFT UND KEINE MÜCKEN



WINDHUTZEN



VETUS DECKSVENTILATOREN



**ELEKTRISCHE VENTILATOREN
(0,2 Amp.)**




VETUS PILZLÜFTER



**VETUS ABSAUGGEBLÄSE,
TYP VENT**



**VETUS ABSAUGGEBLÄSE,
TYP TWINLINE**



LÜFTUNGSMUSCHEL

vetus den ouden gmbh

Theodor-Neutig-Str. 41 · 28757 Bremen
Tel.: 04 21 / 66 94 10 · Telefax: 04 21 / 66 94 115

www.vetus.de
kontakt@vetus.nl

Wir haben in diesem PALSTEK zwei große Metallyachten vorgestellt. Diese Berichte fallen ein wenig aus dem Rahmen. Doch wir wissen, dass viele unserer Leser auch an größeren Schiffen interessiert sind. Vielfach auch aus Interesse an der Konzeption, Bauausführung und technischen Detaillösungen. Außerdem – das darf man als erwachsener Salzbuckel aber nicht zugeben – füttern sie unsere Träume vom ungebundenen Leben auf See. So unsere Leser einverstanden sind, werden wir in Zukunft – etwa einmal im Jahr – zwei große miteinander vergleichbare Yachten vorstellen.

Mailen Sie uns Ihre Meinung unter info@palstek.de

Die *Colin Archer* und die *Atlantic* sind zwei Yachten, die trotz ihrer Abmaße für das Segeln mit kleiner Crew geeignet sind. Beide Schiffe sind für Langfahrten konzipiert und beide sind sie fester, stabiler und sicherer als sie meisten Serienschiffe aus GFK.

Das eine Schiff ist aus Stahl, das andere aus Aluminium. Technisch ist Aluminium dem Stahl sicherlich überlegen, aus ökologischen Gesichtspunkten muss man Stahl den Vorzug geben. Einzig das Problem der galvanischen Korrosion ist bei

Aluminium größer. Hier muss auf eine besonders sorgfältige Ausführung der Elektroinstallation geachtet werden.

Die Oberflächenhärte, auch Kerbschlagzähigkeit genannt, ist bei Stahl größer, auch ist Stahl elastischer und lässt sich einfacher schweißen – ein Gesichtspunkt, der auf Langfahrt wichtig werden kann.

Der große Vorteil von Aluminium ist das geringe Gewicht. Geringes Gewicht bedeutet höhere Geschwindigkeit und bei vielen Schiffen dadurch erst das Vermögen, auch bei Starkwind und grober See von vorne aufkreuzen zu können. So ist die *Atlantic* in diesem Vergleich auch das deutlich schnellere Schiff, das vermutlich bei acht Beaufort von vorne und entsprechender Welle noch gut zurecht kommt, bei der *Colin Archer* mag das schwierig werden. Und da sind wir bei einem anderen Sicherheitsaspekt: Bei der *Colin Archer* gibt es viele Detaillösungen, die der Sicherheit dienlich sind und sich nicht auf flachbordige, leichte Schiffe übertragen lassen, doch das Vermögen, sich bei Sturm von einer Leeküste frei zu kreuzen ist bei der *Atlantic* besser. Auch das Steuerverhalten bei grober See von achtern dürfte bei der *Atlantic* besser sein.

Das dritte Schiff im Vergleich ist die *Puffin 50*. Die Werft hatten wir im Rahmen eines Bootstest für die *Puffin 36* in Heft 4-00 vorgestellt. Die *Puffin* ist ebenfalls ein Schiff mit variablem Tiefgang, aber aus Stahl und deshalb recht schwergewichtig.

Die *Puffin* ist auch ein eher behäbiges Boot und dürfte vom Geschwindigkeitspotenzial in der Mitte zwischen der *Atlantic* und der *Colin Archer* liegen. Die Werft bietet ebenfalls eine hohe Bauqualität und große Gestaltungsmöglichkeiten für den Käufer.

Alle drei Schiffe sind faszinierende, sichere Langfahrtenyachten, trotzdem sind sie nicht austauschbar. Ein Segler, der von einer *Colin Archer* begeistert ist, wird sich nicht für eine *Atlantic* entscheiden und ein *Puffin*-Segler würde sich niemals mit dem Tiefgang einer *Colin Archer* abfinden können.

Die unten dargestellten Preise beinhalten eine vollständige, aber nicht luxuriöse, gleichwertige Ausrüstung. Der vergleichsweise attraktive Preis der *Colin Archer* resultiert aus einer preiswerten Rumpfbauweise und günstigerem Ausbau des Schiffes, der aber nicht zu Lasten der Qualität geht.

Technische Vergleichsdaten

Atlantic 51

Länge Rumpf	15,52 m
Länge WL	14,58 m
Breite	5,0 m
Tiefgang	1,24/3,24 m
Verdrängung	19 t
Segelfläche	166 m ²
Preis	zirka 922.200 Euro



Colin Archer

Länge Rumpf	16,50 m
Länge WL	14,90 m
Breite	5,0 m
Tiefgang	2,40 m
Verdrängung	45 t
Segelfläche	184 m ²
Preis	510.000 Euro



Puffin 50

Länge Rumpf	14,95 m
Länge WL	14,15 m
Breite	4,95 m
Tiefgang	1,37/3,1 m
Verdrängung	34 t
Segelfläche	147,4 m ²
Preis	1.061.400 Euro



Atlantic 51

Technische Daten

Takelungsart	Kutter
Bauweise	Aluminiumrundspanter
Länge ü.A.	16,86 m
Länge über Deck	15,52 m
Länge Wasserlinie	14,58 m
Breite	4,58 m
Tiefgang	1,24/3,24 m
Verdrängung	19 t
Ballast	7,7 t
Ballastanteil	40 %
Segelfläche	166,3 m ²
Durchgelattetes Großsegel	72,3 m ²
Stagfock	25 m ²
Klüver	69 m ²
Code Zero (Genua)	90 m ²
Gennaker	178 m ²
Spinnaker	196 m ²
Maschine	Perkins Sabre 63 kW/86 PS
Tankkapazität Diesel	1000 l
Tankkapazität Wasser	800 l
Stehhöhe am Niedergang	2,22 m
Stehhöhe Vorschiff	2,07 m
Stehhöhe vor Kombüse	2,07 m
Stehhöhe WC	2,00 m
Stehhöhe Eignerkabine	2,22 m
Anzahl der Kojen	6
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	9,3 kn
Längen/Breitenverhältnis	3,38/1
Segelfl./Verdr.-Verhältnis	4,83
Spez. Segelfläche	8,75 m ² /t
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	9,3 kn
Konstrukteur	Dick Zaal

Geschwindigkeiten

Beste Höhe mit Großsegel & Stagfock	32°	2,5 kn
mit derselben Besegelung abgefallen auf	40°	3,5 kn
dazu die Genua	40°	5,5 kn
aufgeschrickt	50°	6,0 kn
mit Gennaker bei	90°	7,5 kn
maximal bei	100°	7,8 kn
Raum bei	150°	6,0 kn
vor dem Wind	180°	4,0 kn

Windgeschwindigkeit für diese Werte 9-10 kn (Bft. 3)



Preis und Ausstattung

Preis: 922.200 Euro inkl. 16% MwSt. ab Werft
 Im Preis enthalten: Durchgelattetes Großsegel mit 3 Reffreihen • Frederiksen-Rutschersystem • Baumpersenning und Lazy Jacks • Reckmann RS 2000/30 Rollanlage für Klüver • Hall-Spar-Mast und -Baum • stehendes Gut • zweipolige 24 V E-Anlage • sieben Andersen 46 Winschen • zwei Andersen 58 Winschen • Bugstrahlruder • Webasto Heizung • Raymarine ST 80 Echolot • Log • Windinstrumente • 2 Whitlock Polaris Kompass • CQR-Anker mit Kette und elektrischer Ankerwisch Lewmar Ocean • Kühlbox mit 24 V Kompressor • Holzsorte nach Wahl

Werft und Händler

Yachtwerft Atlantic
 Sibadaweg 34 • NL 8861 Harlingen
 Telefon: 00 31 517 41 76 58
 Telefax: 00 31 517 41 46 40
www.atlanticyachts.nl

