

Thales 22

Quellnachweis: Segelzeitschrift "Yacht" Ausgabe 25-26/2003, von Harald Schwarzlose

Eines wie keines

Cat-getakelte Yawl, Kielschwerter, Einfach-Knickspanter. Dazu Einsteiger- und Familienboot für den besonderen Geschmack. Das obendrein als Bausatz erhältliche Holzschiff aus Tschechien ist alles gleichzeitig und noch viel mehr: die spannende Alternative zum Massenmarkt

Könnte Thales von Milet heute noch einmal aufwachen und über den Wannensee blicken - sein geschulter Blick würde sicher sofort an einem Boot haften bleiben, das so ganz anders aussieht als alle Yachten, die im weiten Umkreis auf dem See dümpeln.

Und er wäre überrascht zu erfahren, dass dieser Zweimaster nach ihm, dem griechischen Naturphilosophen und Mathematiker aus der Zeit um 600 vor Christus, benannt wurde, hatte er doch den legendären Satz geprägt: „Der Ursprung aller Dinge liegt im Wasser!“

Auch uns neuzeitlichen Menschen scheint die eher traditionell anmutende Cat-Yawl zu überraschen, wenn nicht gar zu beeindrucken. Anders ließe sich kaum erklären, dass binnen kurzer Zeit fünf Segler, die das anmutige Schiffchen zu Gesicht bekamen, einen Kaufvertrag mit Importeur Julian Sarfert abschlossen. Lag es am ungewöhnlichen Konzept, am günstigen Preis, am Baumaterial Holz oder einfach am exotischen Aussehen?

Kreuzen ohne Schotenreißen

„Vermutlich an allem ein bisschen“, meint Initiator Sarfert. „Als unser Hauskonstrukteur Rolf Overberg die ersten Zeichnungen fertig hatte, war ich sofort begeistert. Wir wollten ein wirklich praktisches Boot für Binnengewässer entwickeln. Es sollte klar, einfach und schlicht, vor allem aber leicht aufzutakeln und zu handhaben sein.“ Das bedeute mehr Zeit zum Segeln. Weitgehende Ketersicherheit war ebenso eine Voraussetzung wie ein geringer Tiefgang, sodass direkt bis ans Ufer gesegelt werden kann. Kreuzen musste ohne Schotenreißen und Winschenbetätigen möglich sein. Vor allem aber sollte eine vierköpfige Familie auf dem Boot ausreichend Platz haben, sowohl beim Segeln als auch beim Leben an Bord. Dafür war zum einen die extrem große Mittelplatt sinnvoll, zum anderen das Cat-Rigg ohne Vorsegel. Der Besanmast bot sich als Zusatzbesegelung an, um der Thales 22 neben den Rumpflinien eine weitere klassische Komponente zu verleihen. Sarfert: „Nun ja, wir wollten schon einen Hingucker bauen!“

Das ist dem Thales-Team ohne Zweifel gelungen. Überall, wo das in Tschechien gebaute Sperrholzboot auftaucht, wird es neugierig bestaunt. Der ausgeprägte positive Deckssprung verleiht ihm ein schiffiges Aussehen, das Gaffelrigg tut ein Übriges. Selbst der kantige, im



Einfach anders: großes Cockpit, kleiner Aufbau und ein Ausleger für die Besanshot



Dieses Datenblatt können Sie als PDF-Datei anzeigen lassen. Sie benötigen dafür den Acrobat Reader.

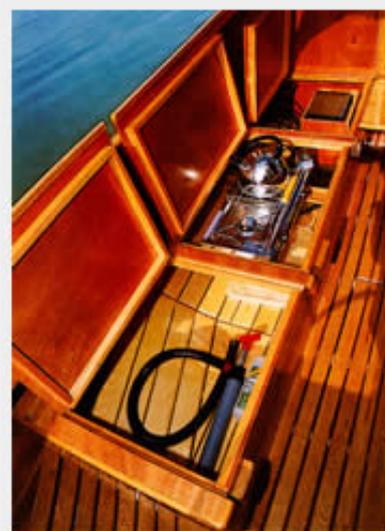
[Weiterlesen...](#)

Einfach-Knickspant gebaute Rumpf wirkt in diesem Fall nicht unsympathisch, und wer einmal an der Ostküste Nordamerikas traditionelle Fischerboottypen kennen gelernt hat, wird Anklänge an die flachwassergeeigneten Sandpiper- oder Dory-Typen finden.

So ist denn die YACHT-Testcrew auf einen Probeschlag mit der Baunummer 1 gespannt, zumal das Wetter mitspielt und den Wannsee bei leichter Brise in spätherbstliches Sonnenlicht taucht. Bereits beim Anbordgehen fällt auf: Das im Rumpf nur 6,70 Meter lange Boot ist erstaunlich steif. Der hohe Ballastanteil von 35 Prozent des Gewichts, in einen flachen Eichenkiel dicht unter dem Rumpf integriert, ist offensichtlich ausreichend bemessen. Da kann man sich getrost auf das Seitendeck stellen, ohne dass die Thales sonderlich krängt.

Der nächste Schritt führt in das mehr als zwei Meter lange Mittelcockpit mit seinem dominierenden Ruderrad an der Vorderkante des Achterdecks. Aber: Eine so kleine Yacht mit Rad und dann noch dieser Größe? „Auch die historischen Vorbilder der Thales 22 wurden per Rad gesteuert“, meint Sarfert, „und außerdem ist eine Radsteuerung wegen des Yawl-Riggs mit dem weit achtern stehenden Besan erforderlich!“

Um es vorweg zu nehmen: Es kostet einige Übung und Eingewöhnung, um das Boot in die gewünschte Richtung zu steuern, da das Rad nicht vor dem Rudergänger, sondern seitlich oder sogar achterlich von ihm liegt. Je nach Sitzposition muss man eventuell nach hinten greifen, und schwupp wird das Rad schon mal zur falschen Seite gedreht. Aber nach kurzer Segelzeit hat jeder den Bogen raus, und dann steuert's sich ganz kommod. Künftig soll das Niro-Rad mit einem Holz-Handlauf versehen werden, was wünschenswert ist.



Freiluft-Pantry: Der zweiflämmige Kocher ist fest in einer Backskiste untergebracht

Besan ersetzt Selbststeueranlage

Fast unhörbar schiebt der unter dem Rumpf angeflanschte Elektromotor das Schiff aus der Box. Er ist für betuliche 4 Knoten Geschwindigkeit gut, sofern der Wind nicht von vorn kommt. Dann wäre ein Außenborder im Schacht oder ein Einbaudiesel angebracht - die Werft richtet's nach dem Wunsch des Kunden. Zum Segeln wird der kleine, lugger-getakelte Besan immer zuerst vorgeheißt. Er hält den Bug bei dicht gesetzter Schot optimal im Wind, sodass sich für das Segelsetzen eine Selbststeuerung (zum Beispiel beim Einhandsegeln) erübrigt. Danach wird das Großsegel Hand über Hand vom Cockpit aus vorgeheißt, wobei Piek- und Klaufall zugleich geholt werden müssen. Das hört sich kompliziert an, ist es in der Praxis aber nicht. Die leichte, kurze Gaffel macht keine Mühe, und wenn das Segel wieder geborgen wird, fällt es in die Lazy-Jacks und liegt dann sauber zwischen den Leinen.

Die Fallen werden in zwei Hebelklemmen auf dem Kajütdach gesichert, sodass kein Gang aufs Vorschiff erforderlich ist. Das Setzen und Bergen beider Segel sowie das Reffen spielt sich im geschützten Cockpit ab.

Durch eine variable Anstellung der Gaffel lässt sich das Groß für die unterschiedlichen Kurse zum Wind optimal trimmen. Für Kreuzkurse wird sie mit dem Piekfall steiler gestellt, für räume Kurse abgesenkt. Ein Lob dem tschechischen Segelmacher, der gut stehende Tücher abgeliefert hat.

Die Thales 22 ist ein Kielschwerter, wobei der entsprechende Kasten für die leicht von Hand zu betätigende Flosse aus rostfreiem Stahl unter dem Brückendeck verborgen ist und auch nur wenige Zentimeter unter der Niedergangstreppe in die Kajüte hineinragt. Mit abgefiertem Schwert und dichten Schoten am Wind segelnd wird angesichts der leichten Brise, die gerade mal die Segel füllt und das Schiff etwas in Fahrt zu bringen vermag, deutlich: Das Boot braucht Wind, um ein gewisses Temperament zu entfalten, was denn auch beim Einsetzen einiger Böen passiert, die über das sich kräuselnde Wannseewasser huschen. Dabei liegt die Thales 22 sehr

ausgewogen auf dem Ruder, von Luvdruck ist noch nichts zu spüren. Begeisterung kommt auf, als wir Schlag um Schlag bei zunehmendem Wind unter dem Ufer aufkreuzen. Das ist Erholung pur, von Schotenreißen und Winschenkurbeln keine Spur! Es bringt ganz einfach Spaß, mit der Thales 22 hoch am Wind zu segeln. Sie hat das richtige Rigg für enge Fahrwasser, Flussläufe und schmale Seen oder Fjorde. Wer das Kreuzen auf der Cat-Yawl einmal erlebt hat, wird sich schwerlich wieder nach einem konventionellen Boot mit Fock und Groß sehnen.

Der Wasserablauf am Heck ist perfekt und wird auch bei stärkerer Krängung nicht kritisch. Überhaupt zeigt das Boot eine stetig wachsende Stabilität, je größer die Krängung wird. Das ist typisch für die Knickspant-Bauweise mit fast senkrechten Seitenwänden und breiter Wasserlinie. In der gut geschützten Plicht mit den tief liegenden Duchten kommt auch nicht der Hauch eines unsicheren Gefühls auf, obwohl eine gewisse Vorsicht bei stärkerem Wind durchaus angebracht ist.

Das Cockpit verfügt nicht über eine Selbstlenzung, daher ist das Boot auch lediglich als Binnen- oder, bei guter Seemannschaft, als Küstenkreuzer einzustufen. Immerhin verhindert das Brückendeck, dass eventuell überkommendes Wasser in die Kajüte eindringen kann. Beim legendären Folkeboot ist es nicht anders.

Mit einem Schrick in den Schoten geht dann die Post ab! Hier kommt das immerhin 23 Quadratmeter große Gaffelsegel richtig zum Tragen, und auch das fünf Quadratmeter messende Luggensegel des Besans zieht kräftig mit. Ohne Mühe erreicht das Boot in kräftigen Böen 5 bis 6 Knoten Fahrt. Mit Backstagswind und wellenunterstützt dürften es auch 7 Knoten werden. Bei starkem achterlichem Wind wird das Segeln - wie bei allen Cat-Booten - aufgrund des weit vorlich stehenden Großmastes und der damit verbundenen Gefahr des Unterschneidens leicht kritisch. Hier heißt es, rechtzeitig zu reffen.



Saubere Holzarbeiten: Auch die übrigen Backskisten zeigen die Klasse der Werft



Plicht als Liegewiese: Hochgelegte Grätings und Einlegepolster schaffen eine bequeme Doppelkoje, die durch eine ohnehin empfehlenswerte Kuchenbude allwettertauglich wird

Der Wannsee jedenfalls bietet zum Test nicht die Bedingungen, das Schiffchen auf Wind und Wellentauglichkeit zu checken. Nur so viel: Den Schwell der Ausflugschiffe steckt die Thales 22 mühelos weg, es steht zu vermuten, dass sie auch mit stärkerem Seegang gut klarkommt und aufgrund der Hochbordigkeit speziell im Bugbereich weitgehend trocken segelt. Die Höhe am wahren Wind lässt sich mit zirka 40 Grad ermitteln, was ein guter Wert für ein derartiges Rigg ist. Zwei Änderungswünsche wurden deutlich: Der Fußblock für die Großschot sollte weiter nach achtern versetzt werden, und die Cockpitduchten könnten eine Verlängerung (zum Beispiel lose Einsätze) bis zum Achterdeck erhalten.

Beiboot ist nicht erforderlich

In einer geschützten Bucht lassen wir das Boot ans Ufer laufen. Hose hochkrempeln, und Aussteigen ist kein Problem. Bequem kann man die Außenhaut schrubben oder die Grillutensilien an Land tragen. Ideal ist das Boot folglich auch für das Trailern und Slippen. Der hölzerne Großmast wird von Hand bedient und der wantenlose Besanmast einfach ins Achterdeck gesteckt. Zum Mastlegen braucht nur das Vorstag gelöst zu werden. Einfacher geht's kaum.

Für die Bewohnbarkeit des Bootes haben sich die Väter der Thales 22 auch etwas Besonders einfallen lassen. Das große Cockpit kann zur zweiten, geräumigen Schlafkajüte ausgebaut werden. Mit hochgelegten Bodenbrettern und entsprechenden Polsterauflagen entsteht eine Doppelkoje von 1,93 Meter Länge und 1,68 Meter Breite. Die runde, durch Bügel aufgestellte Cockpitpersenning schafft eine kuschelige, wasserfeste Wohnhöhle.

Wer lieber ein festes Dach über dem Kopf hat, wählt die Doppelkoje in der weit vorlich angeordneten Kajüte. Hier herrscht bei ausreichender Sitzhöhe und spartanischer Ausstattung aufgrund der Holzkonstruktion eine freundlich-gemütliche Atmosphäre, wobei sich ein weites Feld für Bastler auftut: Nach Belieben können Rückenlehnen, Schränkchen und Schwalbennester nachgerüstet werden. Auf Wunsch übernimmt das die Werft, gegen Aufpreis natürlich.

Plicht als erweiterter Wohnraum

Für Hygiene, Kochen und Abwasch ist die Plicht zuständig. In einer Backskiste an Backbord befindet sich der zweiflammige Spirituskocher, in einem Pendant gegenüber das Chemie-WC. Ein wenig archaisch ist das Fahrtensegeln mit der Thales 22 schon.

Die Qualität des konventionellen Sperrholzbaus macht einen durchweg guten Eindruck. Es werden für den Rumpf zertifizierte, wasserfest verleimte Bootbausperrholz-Platten aus Hydro-Okoume der Stärke zehn Millimeter verwendet, während der formverleimte Kiel aus Eiche gefertigt ist. In das Teak-Sperrholzdeck werden drei Millimeter tiefe Fugen eingefräst, die anschließend mit Fugenmasse ausgefüllt werden, sodass der Eindruck eines konventionell gefertigten Teakdecks entsteht.

Ein Vorteil ist, dass jeder Bau eine Einzelanfertigung ist, die nach persönlichen Wünschen modifiziert werden kann. Da sollte man gleich bei den KJampen anfangen: Statt der etwas mickrigen Holz Ausführungen sind vorn und achtern je zwei größere Festmacherklampen - am besten aus Bronze - erforderlich.



Alternativplatz für die Pantry: An Backbord ist ein großer Staukasten eingebaut



Eng, aber gemütlich: Der knappe Innenraum bietet zwei Kojen und Sitzhöhe

Mit den beschriebenen Eigenschaften geht auch der Grundpreis von rund 23.000 Euro in Ordnung. Eine Variante mit GFK-Rumpfschale ist in Vorbereitung; der Preis stand jedoch bei Redaktionsschluss noch nicht fest. Fazit: Wer das Außergewöhnliche liebt und alternativ zum Kunststoff-Einerlei einen praktischen, trailerbaren und individuellen Fahrtenkreuzer sucht, ist mit der Thales 22 gut bedient. Und wem das Schiff zu klein ist: Eine 30-Fuß-Version ist in Vorbereitung.

