

Mit symmetrischem Spinnaker agil unterwegs: Die c55 surft nicht auf der Gennakerwelle. Benutzt wird ein 505er-Rigg

Ein jüngerer Konstrukteur hätte sicher etwas Radikaleres, Agileres und Sportiveres gezeichnet. Doch das Kielboot, das der 70 Jahre alte Schwede Pelle Petterson unter dem Namen c55 auf den Markt gebracht hat, ist – zumindest auf den ersten Blick – konventionell. Der renommierte Designer, der im Seriensegment besonders durch seine Kajüt-kreuzer vom Typ Maxi bekannt wurde, geht nicht auf Käuferfang, indem er trendgemäß noch mehr Segelfläche mit noch weniger Rumpfgewicht zu einem rasanten Boot kombiniert. Das hätte auch nicht der Vorgabe entsprochen: Petterson sollte ein Schiff zeichnen, das sich für Einsteiger nahezu jeden Alters eignet.

Dennoch ist die c55 eine viel versprechende Konstruktion: Wer das Kielboot unter die Lupe nimmt und es segelt, entdeckt eine Fülle von schlichten, aber verblüffend logischen Details, die auf die große Erfahrung des Designers hinweisen. Lösungen, die konsequent dem Erschließen einer Marktnische dienen, in der die c55 einfaches, aber schon aufregendes Segeln zum Preis von unter 10 000 Euro ermöglichen soll. Kurz: Dinge, auf die ein Jüngerer vielleicht nicht gekommen wäre.

Offene Plicht mit Platz für vier

Als Erstes fällt die Sache mit dem Vordruck auf. Denn es gibt keins. Die c55 ist eine offene, tiefe Wanne. Das schafft Platz für bis zu vier Personen – ideal für den Segellehrer mit drei Schülern oder eine Familie mit Kindern. Das Prinzip des Layouts ähnelt denen heutiger Skiffs, nur dass deren ungedeckte Rümpfe viel weniger Freibord haben und der Raum vor dem Mast normalerweise mit komplizierten Mimiken zum Ausfahren von Gennakerbäumen, so genannten Rüsseln, und Bergeleinsystemen verbaut ist.

Das Argument, in ein offenes Vorschiff schwappe ja dauernd Spritzwasser, ist das Erste, was der deutsche Händler Knut Biehl aus Flensburg entschärfen



Aus Erfahrung gut

Der schwedische Erfolgsdesigner Pelle Petterson hat nach langer Zeit wieder ein kleines Boot konstruiert. Seine neue Kieljolle soll einfaches Segeln ermöglichen



Klare Sache: Bei guter Sicht unter Wasser ist der moderne L-Kiel zu erkennen



Gewöhnungsbedürftig: Das Boot hat keinen Traveller. Statt Gurten gibt es Fußschlaufen

muss. Fakt sei: Wenn Wasser fliege, dann achtern der Wanten. Beim Testen können wir das bestätigen. Dennoch: Wer ganz sichergehen will, kann für vorn ein Spritzverdeck ordern.

Ohne die Persenning ergibt sich auf der c55 zwischen Mast und Achterliek der Fock dagegen ein bequemer Stehplatz, über den nicht dauernd der Großbaum fegt. Beim Auslaufen mit mehr als zwei Personen an Bord oder bei Spinnakermanövern ist das angenehm. Die Möglichkeit, beim Hantieren mit dem Geschirr vor dem Mast zu stehen, macht vieles einfacher, beschleunigt die Handgriffe. Bei jungen Crews in Schweden ist die c55 deshalb ein beliebtes Match-Race-Boot.

Ebenfalls komfortabel: Der Hubkiel aus einer GFK-Flosse und einer 180 Kilogramm schweren Bleibombe wird mit einer kräftigen Winsch bedient, die am Kielkasten montiert ist. Wie das Slippen lässt sich auch das Manöver im Nu erledigen. Weil dafür Platz benötigt wird, ist es praktisch, dass die Fock einfach aus dem offenen Vorschiff gesetzt werden kann.

Wie auf großen Booten gibt es hier ein richtiges Fockfall, im Vorliek des Vorsegels läuft kein Draht. Das ist deswegen bemerkenswert, weil das Rigg der c55 mit

dem eines 505ers weitestgehend identisch ist und mit entsprechend starken Riggspannungen arbeitet. Diese hohen Lasten holt sich die als filigran und extrem bekannte Gleitjolle über eine armdicke Talje, die einen Draht in einer Tuchtasche des Vorlieks der Fock spannt. Der ersetzt dann das Vorstag komplett; die Fock kann bei gespanntem Rigg nicht mehr geborgen werden. Sind in das stagreiterlose Segel noch kurze, horizontale Latten eingenäht, ist sie auch nicht mehr wegzurollen. Bei Wind, beim Anlegen oder Aufslippen können dadurch unerfreuliche Situationen entstehen.

Petterson hat bei der c55 dieses effektive Kombisystem des 505ers entschärft, ohne dabei auf hohe Riggspannung zu verzichten, auf die moderne Boote angewiesen sind. Wie bei leichteren Jollen ist auch hier eine Talje im Spiel. Doch die spannt das Vorstag selbst. Die Fock wird an Mini-Stagreitern aus Plastik gesetzt.

Standard-Rigg für einfachen Spaß

Die übrigen Elemente des stehenden Gutes sind von konventionellen Jollen bekannt. Ein Spinnakerbaum lagert unter dem Großbaum. Der ist lang, denn immerhin bedient sich die c55 auch des >



Große, offene Plicht: Das Cockpit ist geräumig genug zum Wasserwandern. Es soll vier Personen ausgestreckt schlafend beherbergen können. Das Gepäck kann ins Vorschiff



Kiel hilft viel: Selbst zwei Segler können die c55 im Hafen nicht umwerfen



Hier klemmt's: Spischoten und Barberholer werden auf den Seitendecks belegt

C55

TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)

Konstrukteur	Pelle Petterson (Schweden)
CE-Kategorie	C (küstennahe Gewässer)
Lüa (Rumpflänge)	5,51 m
Gesamtlänge	5,51 m
LWL (Wasserlinienlänge)	5,43 m
Breite	2,05 m
Tiefgang (Hubkiel)	0,40–1,4 m
Gewicht	450 kg
Ballast/-anteil	180 kg/40 %
Masthöhe über Wasserlinie	7,70 m
Großsegel	10,8 m ²
Fock	6,5 m ²
Spinnaker	21,0 m ²
Material Rigg	Aluminium
Motor (Außenborder)	1,5 kw/2 PS
Schlafplätze in Cockpit	4
Material Kiel und Ruder	GFK/Blei

Rumpf- und Decksbauweise Wie der Rumpf mancher Yachten besteht die c55 aus zwei Schalen. Die innere, durch ein Stringergerippe verstärkt, fängt die Lasten ab. Die äußere, dünnere hält das Wasser ab. Rumpf- wie Deckschale werden im Handauflegetechnik laminiert

Preis o. Segel, standardlackiert	9980 Euro
Preis Sonderlackierung	1610 Euro
Preis Segel (Groß u. Fock, Dacron) ...	940 Euro
Preis Spezialtrailer	1888 Euro

großen symmetrischen Raumwindtuchs eines 505ers. Sämtliche Trimmelemente sind zentral auf den Kielbock geführt. Bis auf die Schoten liegt beim Segeln nichts im Cockpit herum.

Was manchmal schade ist. Denn auf der c55 gibt es keinen Traveller. Da kann nur der Niederholer verhindern, dass der Großbaum steigt, wenn die Schot gefiert wird. Und dessen Klemme liegt außerhalb der Reichweite des Steuermanns.

Am Wind reagiert die Probatin sensibler, als es von einem 5,5 Meter langen und 450 Kilogramm schweren Boot zu erwarten ist. Die modernen Linien und das effektive Rigg tragen ihren Teil dazu bei. Die Gewichtskonzentration im Rumpf des Kielbootes sorgt ebenfalls für ein leichtfüßiges, vergnügliches Feeling. Das fällt vor allem bei kleinen Böen und in Wenden auf. Mit ihrer Drehfreudigkeit und dem Verhalten beim Anspringen muss sich die c55 nicht hinter ähnlich konzipierten Booten verstecken. Apropos Drehen und Wechseln der Sitzposition: Auf dem Schiff gibt es statt Hängegurten lediglich Fußschlaufen. Das ist gewöhnungsbedürftig. Ebenso wie die Ruderanlage: Zwar klappt ein Mechanismus das

Blatt waagrecht, wenn man die Pinne hebt, aber alles wirkt unterdimensioniert. Die Werft will daran noch etwas ändern.

Natürlich ist die Sensibilität der c55 nicht mit der einer Trapezjolle zu vergleichen, die nur knapp ein Drittel so viel wiegt. In dem Boot aus Schweden wurde immerhin viel mehr Material verbaut. Aber mit Bedacht, was anhand einer Geschichte deutlich wird. In ihrem Mutterland hat die Werft nämlich den größten anzunehmenden Crash simuliert, indem sie eine c55 in voller Fahrt auf eine Schäre jagte. Immerhin könne das ja bei der für das Boot angedachten Klientel mal vorkommen. Resultat: eine etwas lädierte Kielflosse und eine kaputte PVC-Platte am Kielaustritt. Die Platte ist allerdings nur dort eingebaut worden, um rampontiert zu werden. Der konsequent zweischaligen Struktur des Rumpfes konnte der Crash jedoch nichts anhaben. Und falls es doch einmal passieren sollte: Durch ein ausgeklügeltes System von Stringern verfügt die c55 über sieben wasserdichte Abteilungen.

Matthias Beilken



Weitere YACHT-Tests im Internet unter www.yacht.de und über die Telefon-Hotline: 0521/55 99 11