

Ipharra

In den zehn Jahren ihres Bestehens hat die Sunreef Werft in Gdansk 40 Yachten über 50', weit überwiegend Katamarane, in Semi Custom Bauweise hergestellt und zu Wasser gelassen. Wir segelten den ersten Superkat, die Sunreef 102 Doppeldecker *Ipharra*.

TEXT JOCHEN HALBE FOTOS WERFT



WER ZUM ersten Mal das Gelände der ehemaligen Schiffswerft Danzig (Stocznia Gdanska) betritt, für den muss es wie ein Wunder erscheinen, dass irgendwo auf diesem von Pflanzen überwucherten, von mit Schlaglöchern übersäten Straßen sowie verrosteten Schienen und Zäunen durchzogenen Gelände sich eine Werfthalle auftut, in der Hightechyachten und Luxuskatamarane in hochmoderner Bauweise entstehen. Da ragen Kräne wie mahnende Finger in den blauen Himmel, denen man ansieht, dass sie schon lange keine Lasten mehr gehoben haben und riesige, staubbedeckte Hallen lassen ahnen, dass hinter dunklen Ziegelmauern das Nichts lauert. Schon die Einfahrt durch das

Tor ist ein Erlebnis besonderer Art. Da öffnet sich nicht, von unsichtbarer Hand betätigt, ein Schlagbaum, sondern der Pförtner tritt vor die Tür des Torgebäudes und lässt ein zwischen zwei Pfosten gespanntes Seil zu Boden gleiten, so dass wir hineinrollen können.

Ist dies nun Postsozialismus pur oder ein unübersehbares Zeichen dafür, vor welch ungeheuren Veränderungen der einstmals blühende Werftstandort Gdansk steht? Veränderungen, welche die von Großwerften und Schifffahrt geprägten Städte in Westeuropa zum größten Teil schon hinter sich haben. Es ist historisches Gelände, auf dem wir uns bewegen - hier begann mit dem Beschluss der Westernplatte durch





Die über das Achtercockpit hinaus ragende Flybridge bekommt der Sunreef 102 DD besonders gut, lassen sich an ihrem Ende doch zwei Sat-Dome geschickt integrieren. Dank der Wincor-Batterie vor dem Steuerstand kann die Crew die vom Steuermann angeordneten Segelmanöver durchführen, ohne die Gäste dahinter zu stören.



das deutsche Linienschiff *Schleswig-Holstein* der Zweite Weltkrieg, durch die Streiks der Arbeiter dieser Werft wurde rund 40 Jahre später eine Freiheitsbewegung in Gang gesetzt, an deren Ende der Zusammenbruch des Sowjetimperiums und damit der kommunistischen Wirtschaftsform stand. Auf dieser Werft wurden nicht nur Schiffe aller Art für die kommunistischen Bruderstaaten gefertigt, hier entstanden auch Großfähren wie die der Stena Line, die noch heute Schweden mit Deutschland verbinden.

Und heute – heute ist die Werft in mehr oder weniger große staatliche Einzelunternehmen unter dem Dach von Gdansk Stocznia zerlegt, von denen sich die größte, Remontowa, überwie-

gend mit Schiffsreparaturen über Wasser hält. Von den ehemals rund 20.000 Werftarbeitern sind nur noch rund 2.200 in Lohn und Brot. Auch das hat Westeuropa schon erlebt.

Doch es gibt auch die andere, neue Seite. Inzwischen hat sich die eine oder andere mit der Schiffs- oder Yachtindustrie verbundene Privatfirma in den alten Gebäuden und Hallen eingemietet. Wie die im Jahr 2000 von den Franzosen Francis Lapp und seinem Sohn Nicolas Lapp gegründete Sunreef Yachts. Geschäftsführer Francis Lapp hatte seine geschäftlichen Aktivitäten in Polen schon zehn Jahre zuvor mit der Entwicklung und Installation von Elektrosystemen und



Liegen, Lesen und/oder Dinieren - das von der Fly voll überdachte Achtercockpit bietet für jeden etwas (o.l. und r.). Die auf der Ablage stehenden Flechtkörbe sind für Crew und Gäste, pro Person einer, vorgesehen, damit deren Utensilien wie Sonnenbrillen oder Cremedosen nicht wahllos herumliegen. In dem Stauraum unter der großen Liegewiese ist nicht nur eine Laser Segeljolle verborgen.

Klimaanlagen begonnen und soviel Geld gemacht, dass er den neuen Geschäftszweig ohne die Hilfe von Banken etablieren konnte. Der studierte Finanzfachmann Nicolas Lapp gründete zunächst die Charterfirma Sunreef Yachts Charter, die ihm auch heute noch gehört, bevor er vor vier Jahren die Leitung von Verkauf und Marketing übernahm.

Im August 2003 verließ mit der Sunreef 74 der erste Luxuskatamaran aus Aluminium auf einem der ehemaligen Werfttrailer eine der alten Werfthallen nahe an der Pier und wurde mit einem Kran ins Wasser gehievt. Auch wenn die Infrastruktur alt war, sie und die vorhan-

denen, in verschiedenen Gewerken, vom Schlosser über den Schweißer und den Tischler bis zum Lackierer ausgebildeten Facharbeiter machten das Wunder möglich. Ein Wunder allerdings, dessen Grundlage die hauseigene Konstruktions- und Designabteilung legte. Heute sind rund 450 überwiegend qualifizierte Handwerker in der Produktion tätig, hinzu kommt noch ein recht junges etwa 30-köpfiges Team im Konstruktionsbüro.

Da liegt *Ipharra* nun am Kai, aufgeriggt und bereit für einen weiteren Testtag in der Danziger Bucht, bevor sie endgültig an ihren Eigner übergeben wird und es sage niemand, dass es

immer großer Designernamen bedarf, um eine Yacht mit harmonischen und stimmigen Linien zu kreieren. Allerdings haben sich auch nur wenige bisher an Superkatamaranen versucht. Das, was das Designteam vorgelegt hat, kann sich sehen lassen. Die Rümpfe steigen vom fast vertikalen Steven bis zu den Wantenputtings an, um von da in einem langen Bogen schwungvoll bis zum Spiegel abzufallen. Brücke und erhöhtes Deckshaus gehen gestuft in einander über, die Fly wirkt nicht aufgesetzt, sondern gibt dem Aufbau mit der Cockpitüberdachung einen sinnvollen Abschluss. Bei den Rumpfenstern haben die Designer erfolgreich der Versuchung



Da liegt Ipharra nun am Kai, aufgeriggt und bereit für einen weiteren Testtag in der Danziger Bucht und es sage niemand, dass es immer großer Designernamen bedarf, um eine Yacht mit harmonischen und stimmigen Linien zu kreieren.

Zweckmäßig - die Pantry nahe der Schiebetür zum Cockpit. Bestückt mit Getränken aller Art lassen sich von hier Gäste draußen im Cockpit ebenso gut versorgen wie die im Salon, sei es beim Fernsehen, in der Sofarunde oder beim Lümmeln auf den Matratzen an den Fenstern.

widerstanden mit verschiedensten Formaten Eindruck zu schinden. Kurz, ein Kat, der weder von der Seite noch von oben plump wirkt.

Dass unser Ausflug noch ein Teil des richtigen Testprogramms ist, wird an den vielen Personen an Bord deutlich. Techniker wuseln herum, da wird hier etwas korrigiert, da gemessen und neu eingestellt und noch einmal überprüft. Bodenbretter im Salon sind teils beiseite gelegt und aus den geöffneten Luken zu den Maschinenräumen dringt das Dröhnen der Diesel. Die Schoten werden auf Länge gebracht und Trimm- und Refleinen exakt justiert. Alles, was zu tun ist, damit der Eigner ein komplett fertiges Schiff in die Hand bekommt, ist heute dran. Nur der Elektroniker muss noch mal ran, die Fahrt durchs Wasser stimmt nicht mit der per GPS ermittelten über Grund überein. Exakte Geräuschmessungen waren bei diesem Betrieb praktisch nicht möglich, doch spre-



Brücke mit Dreifachnutzen - für Navigation/Kommunikation mit großer Armaturentafel (o. in der Mitte), für Gruppenunterricht und/oder Konferenzen (o. mit hohem Tisch im Vordergrund) und zum Dinieren (l. mit Esstisch).

chen die bei 8,5 kn gemessenen 55 dBa auf der Brücke für eine generell sehr gute Isolierung, denn immerhin waren dabei die Luken zu den achtern liegenden Maschinenräumen geöffnet. Als sie geschlossen wurden, waren es gleich 5 dBa weniger. Die Geschwindigkeit unter Motor wird dabei sowohl über die Steigung der Verstellpropeller per Joysticks und separate Drucktaster sowie über Rexrodt Gashebel geregelt, während die Bugschrauben, welche die Hafenmanöver erleichtern, per Joystick gesteuert werden. Das alles geschieht am zentralen Steuerstand auf der Fly, von wo auch die Großschot über einen Cariboni Zylinder sehr schnell gefiert und dicht genommen wird. Das Setzen des Großsegels und Trimmen der Vorsegel erfolgt über eine Batterie von hydrau-

lischen Winschen vor dem Steuerstand, so dass der Steuermann alles gut im Blick hat, die Gäste jedoch von dem Segelbetrieb verschont sind. Ein weiteres Zugeständnis an die gewünschte Gewichtsminimierung, aber auch ans Design ist das große Steuerrad aus Karbon.

Zwar ging der Wind nur wenig über die 10 kn Marke hinaus, doch dank der Verdrängung von nur 110 t, der gut geschnittenen Spectra Segel von Incidences/Frankreich (Großsegel mit durchgehenden Latten und Lazy Jacks), der Kevlar Wanten sowie Mast und V-Baum aus

Dass die Heckpartien der Rümpfe zugleich als richtige Badeplattformen fungieren, ist genauso normal wie die Netze zwischen den Rümpfen zum Sonnen

Karbon brachte es *Ipharra* mit Genua bei 9 kn und 40° zum scheinbaren Wind auf gute 7,5 kn, die sich bei 10° mehr auf bis zu 8,2 kn erhöhten. Nur das Vorstag besteht aus herkömmlichem Rod, das sich nicht verdreht, da Karbon für diesen Typ von Fahrtenyacht einfach zu teuer ist, so Projektmanager Patrick Raub. Mit gesetztem Gennaker brachte es der Kat bei etwa 11 kn Wind mit bis zu 35° zum scheinbaren Wind gar auf knapp 9 kn. Dass er dabei aber nicht ganz so schnell auf Ruderausschläge reagiert, wie ein vergleichbarer Einrumpf und die Wenden deutlich länger dauern, liegt angesichts der immerhin 2,5 m tief gehenden Rümpfe auf der Hand. Doch zugleich wurde auch ein, wenn nicht der andere Hauptvorteil der Doppelrumpfkonstruktion deutlich – schon bei diesem Wind legen sich Monohulls leicht auf die Seite und man muss sehen, dass die Gläser nicht vom Tisch rutschen. Nicht so der Doppelrümpfer, er segelte unbeeindruckt vom Winddruck mit stets gleicher Lage dahin, niemand brauchte sich um Gläser oder Teller auf den Tischen zu kümmern.

Ipharra - der Name kommt aus dem Baskischen und bedeutet ‚Sonnenwind‘ – ist keiner der üblichen Luxuskats mit gängiger



Beschränkt aufs Wesentliche - die Eignersuite mit indirekter Beleuchtung (o.), großer Fensterliege, Arbeits-/Schminktisch (r.) und separatem Bad mit tiefer Waschschißel (o.r.).

Innenaufteilung. Der europäische Eigner hatte ganz besondere Vorstellungen basierend auf drei Nutzungsanforderungen: zum einen will er den Kat selbst mit seiner Familie und Freunden segeln, zum zweiten soll er verchartert werden und zum dritten soll er als Ausbildungsschiff für Schülergruppen nach dem Motto ‚Segeln plus Schule‘ dienen. Entsprechend wurde der zur Verfügung stehende Raum aufgeteilt. Die offenen Areale wie das von der Fly überdachte Achtercockpit und die Flybridge mit Bar bieten reichlich Platz zum bequemen Sitzen und Speisen an Tischen für 12 Personen sowie zum Liegen, sei es in der Sonne oder wohl beschattet. Und wer sich des Nachts im Achtercockpit aufhält, der kann sich trotzdem am Sternenhimmel über sich erfreuen – und raten, welche der kleinen farbigen LED Spots welches Sternbild darstellen. Dass die Heckpartien der Rumpfe zugleich als richtige Badeplattformen fungieren, ist genauso normal wie die Netze zwischen den Rumpfen zum Sonnen.

Zum allgemeinen Lebensraum gehört auch der vom Cockpit durch große Türen zugängliche Deckssalon. Dessen BB-Seite wird zunächst von einer mit Kühlschrank, Kaffeemaschine, zwei Kochplatten, Eismacher und Weinschrank bestückten Pantry-Bar und einer Unterhaltunginsel, von der aus Fernseher, DVD Spieler und Bose Hi-Fi Anlage gesteuert werden, eingenommen. Daran schließt sich nach vorn



eine Kuschecke mit L-Sofa, Couchtischen und gepolsterten Hockern an und alles ist umschlossen von halbhohen Stauschränken, die mit Liegepolstern bedeckt sind, von denen man aus den Fenstern hinaus schauen kann.

Durch eine Schiebetür im mittigen Flur nahe zum Cockpit und dem Aufgang zur Fly geht es auf gleicher Deckshöhe in die StB-seitige Eignersuite, deren quer stehendes Doppelbett ebenso von der großartigen Aussicht aus den Deckshausfenstern profitiert wie die Polsterliege auf den seitlichen Stauschränken direkt am vorderen Fenster. Ein kleiner Schmink-/Schreibtisch mit großem Spiegel darüber und das separate Bad mit Sitzdusche beschließen

das auch großzügig mit Garderoben versehene Eignerreich nach vorn.

Bleibt als letzter allgemeiner Bereich die sich über die ganze Breite vorn zwischen den Rumpfen erstreckende, drei Stufen tiefer liegende Brücke mit dem zentralen Kommando-, Navigations- und Kommunikationszentrum, bestückt mit Bildschirmen und einer Multifunktionsanzeige, auf der alles, was für den Bordbetrieb von Bedeutung ist abgerufen und angezeigt werden kann. Dazu gehören die Motorenfunktionen ebenso wie die Navigationslichter, Bilgen, Decksluken und Außentüren sowie Tanks für Treibstoff, Frisch- und Abwasser sowie Alarmer. Von einem

soliden Polsterstuhl aus hat der Wachhabende hier alles im Blick und im Griff und überdies einen unvergleichlichen Panoramaausblick. Die rechte Seite der Brücke nimmt ein lang gestreckter Konferenz- und Kartentisch mit hohen Hockerstühlen ein, an dem der Unterricht stattfindet oder Konferenzen abgehalten werden, während an der linken Seite sich der eigentliche Esstisch für bis zu 12 Personen befindet.

Der gesamte BB-Rumpf ist den unterschiedlich großen Kabinen mit Doppel-, Einzel- und Pullmanbetten für Gäste und Schüler vorbehalten, vorn von der Brücke aus, hinten vom Deck aus zugänglich und alle mit einem eigenen Bad versehen. Interessant sind die meist rechteckigen Duschen, die nach vorn mit Rundtüren verschlossen sind und so mehr Platz als reine Rundduschen bieten. Der StB-Rumpf ist der Crew vorbehalten. Neben der profimäßig ausgestatteten Galley finden sich hier die kleine Messe sowie Kabinen für Kapitän und Besatzung.

Fazit: Mit ihrem modernen klaren, und doch zweckmäßigen Einrichtungsstil, der sich auf wenige harmonisch aufeinander abgestimmte Farben und Materialien (Anegré und Wengé) beschränkt, entspricht *Ipharra* genau dem, was der Eigner wünschte. Hinzu kommen die solide Verarbeitung der furnierten Sandwichwände und -fußböden, die klar strukturierten Maschinenräume und die über ein hochmodernes, technisch ausgefeiltes Bussystem gesteuerten Beleuchtungseffekte in allen Räumen. Alles in Allem hat die Werft einen wahren Superkat geschaffen.

Ob Gäste, Schüler oder Eigner, der Stil ist für alle gleich. Die Doppelbettkabinen sind teilweise wie hier mit einem zusätzlichen Pullmanbett versehen.



IPHARRA

LÜA 31m
LWL 30,6 m
BREITE 12 m
TIEFGANG 2,5 m
VERDRÄNGUNG 110 t
MOTORISIERUNG 2 x Cummins 455 PS
PROPELLER 4 Blatt Verstellpropeller
REICHWEITE 3.000 sm
MARSCHFAHRT 14 kn
GENERATOREN 2 x 45 kW Kohler
BUGPROPELLER 2 x 40 PS hydraulisch
TREIBSTOFF 2 x 6.750 l
FRISCHWASSER 2 x 1.800 l

MASTHÖHE 40,3 m
SEGELMACHER Incidences
SEGELFLÄCHE Groß 285 m², Gennaker 350 m², Fock 90 m², Genoa 185 m²
FURLER Bamar
WINSCHEN Harken
KLIMATISIERUNG Webasto Blue Cool Premium System
NAVIGATION/KOMMUNIKATION Raymarine/Sailor, dazu GPS und Navtex Furuno
GALLEY Herd Gaggenau, Geschirrspüler Miele, Kühlschränke Liebherr Profileline

GÄSTE 12
CREW 4-6
BAUMATERIAL Rumpf/Aufbau Aluminium; Mast/Baum Karbon
KLASSIFIKATION Bureau Veritas; MCA
INNEN-/AUSSENDESIGN Sunreef Yachts
KONSTRUKTION Sunreef Yachts
CHARTER Sunreef Yachts Charter
CHARTERRATE 55.000 EUR/Woche
WERFT/JAHR Sunreef Yachts/2010, Tel. +48 58 769 77 77, E-Mail: info@sunreef-yachts.com, Internet: www.sunreef-yachts.com

