

SCHWACHPUNKT. Bei unsachgemäßer Handhabung durch Chartercrews immer wieder anfällig ist die Ankerwinde. Tipp: Stets die Teufelskralle (rechts unten) verwenden.

HÄRTETEST 233 CHARTERWOCHE

Bavaria 50 im Dauereinsatz. Skippertraining, ständig wechselnde Chartercrews, höchste Beanspruchung. OCEAN7 machte mit der Segelyacht EMMA eine Bestandsaufnahme.

Ein Skippertraining ist eine der besten Übungsmöglichkeiten für Freizeitkapitäne. Da fährt jeder einzelne Teilnehmer an einem verlängerten Wochenende mehr Hafenmanöver unter Maschine als sonst vermutlich in seinem gesamten Skipperleben. Tagelang wird dabei beschleunigt, abgebremst, abrupt vom Rückwärts- in den Vorwärtsgang geschaltet, um das Schiff zentimetergenau römisch-katholisch an den Steg zu manövrieren. Immer und immer wieder. Bis das Manöver unter allen nur denkbaren Bedingungen wie im Schlaf abläuft und dem Hobby-Skipper die Sicherheit für seine kommenden Törns verschafft. Eine solche, durch zahlreiche Skip-

TOLL FÜR JEDEN TEILNEHMER – ABER EINE ENORME BELASTUNG FÜR DAS SCHIFF, VOR ALLEM FÜR GETRIEBE UND MOTOR.

pertrainings und mehr als 200 Charterwochen geplagte Yacht unterziehen wir diesmal dem OCEAN7-Härtetest. Es ist die EMMA, eine Bavaria 50, Baujahr 1999, mit insgesamt 233,5 Charterwochen im Kielwasser.

Wie sieht eine Segelyacht nach dieser Megabelastung aus? Wie ist sie technisch in Schuss? Kann die überhaupt noch bedenkenlos für einen Törn angemietet werden? Oder ist das einer dieser Seelenverkäufer, mit denen man sich

seinen hart verdienten Urlaub versaut? Punat in Kroatien. Es ist ein sonniger, kühler Dezembertag. Gerhard Robl, Stützpunktleiter von Eckeryachting, geht mit uns den Chartersteg entlang, wo die Yachten nach einer langen, harten Saison inklusive zusätzlicher 1.000 Meilen Eckercup und Rücküberstellung aus Samos an den Moorings liegen und darauf warten, generalüberholt und für die nächste Saison fit gemacht zu werden.

Mittendrin die EMMA. Die betagte Lady sieht ziemlich jugendlich-frisch aus. Rundum sauber und ordentlich, als wäre sie gerade erst ins Wasser gekommen. Lediglich die Segel fehlen. Die sind zur Wartung beim Segelmacher.

Ihr Alter von neun Jahren und die vielen Charterwochen, insgesamt sind das mehr als vier ganze Jahre Einsatz am Stück, sind ihr optisch nirgendwo anzumerken.

Alles laufende und stehende Gut, Gelcoat und Decksbelag, Teak im Cockpit, Winschen und Klemmen, ist in tadellosem Zustand. Wie neu.

„Der Chartergast soll schließlich ein rundum perfektes Schiff bekommen, egal wie alt es ist. Und der Eigner will den Wert seiner Investition auch nach zehn Jahren möglichst hoch halten. Damit das so ist und bleibt, stecken wir Jahr für Jahr intensive Arbeit in jedes Schiff unserer Flotte“, sagt Gerhard Robl.

Diese Wartungsarbeit beginnt für die



WIE NEU. Dank der intensiven Betreuung durch Stützpunktleiter Gerhard Robl (oben links) und sein Team wirkt die betagte Lady EMMA fast wie neu.

Welche regelmäßigen Wartungsarbeiten werden jedes Jahr durchgeführt, damit ein Schiff nach neun Jahren so in Schuss ist wie die EMMA?

- » Die Yacht kommt jedes Jahr aus dem Wasser.
- » Propeller werden mit Säure gereinigt. Alle zwei bis drei Jahre tauschen.
- » Getriebe wird gewartet.
- » Ankerwinde wird zerlegt. Verbogene oder beschädigte Teile werden ersetzt.
- » Jede Toilette wird komplett zerlegt, alle Schläuche und Schlauchverbindungen werden erneuert. Angesaugtes Plankton beginnt sonst im gesamten Schiff zu stinken.
- » Jeder Gasherd wird in seine Einzelteile zerlegt, gereinigt, mit Trennmittel behandelt und wieder zusammengesetzt.
- » Motoröl, Impeller, Keilriemen, Dieselfilter und Simmeringe werden jährlich getauscht – egal wie der Zustand ist.
- » Rollsysteme für Segel und alle Winschen werden komplett zerlegt, vom Salz gereinigt und mit hochwertigem Hafiffett geschmiert.

SY EMMA im Chartereinsatz

23,0 Wochen 1999 Kroatien
28,5 Wochen 2000 Kroatien
27,0 Wochen 2001 Kroatien
21,5 Wochen 2002 Türkei
28,0 Wochen 2003 Kroatien
19,5 Wochen 2004 Kroatien
26,0 Wochen 2005 Kroatien
19,5 Wochen 2006 Kroatien
24,0 Wochen 2007 Kroatien
16,5 Wochen Eignernutzung seit 1999



ERNEUERT. Regelmäßig wird alles laufende Gut auf den Charteryachten ersetzt.



GEWARTET. Alle Beschläge werden gewissenhaft überprüft und gegebenenfalls ausgetauscht.

Auszug aus der Wartungsliste der SY EMMA, Bavaria 50, Baujahr 1999

- 03_01: neue Ankerwinde
- 04_01: Motorwartung
- 03_02: Niro-Wassertank
- 03_02: beide Segel neu
- 08_02: Nachrüstung Ankergurtrolle
- 03_03: neue Lichtmaschine
- 03_03: neuer Masthalter für Radom
- 03_03: Reparatur Heizung
- 06_03: neuer Propeller für Beiboot
- 04_03: neue Signalmittel
- 04_03: neue Decken
- 04_03: neues Bimini
- 05_03: neue Einspritzdüsen
- 07_03: Regler Volvo neu
- 11_03: Generalüberholung Groß und Genua
- 03_04: neues Schlauchbeiboot Bombard AX4 Aero 290
- 03_04: neues Radio mit MP3-Player
- 03_04: neuer Block Harken 3010
- 05_04: neue Festmacher
- 06_04: neue Kühlschrankschaltung
- 06_04: neue Polstergarnitur Salon
- 09_04: neue Druckwasserpumpe
- 09_04: neues Fernglas Atlantik
- 12_04: Wassertank Niro Salon
- 12_04: neue Lichtmaschine
- 03_05: neue Waschbeckenarmatur
- 03_05: 4 neue Batterien
- 04_05: neue Schaltung
- 07_05: neuer Starter Motor
- 10_05: neuer Kurscomputer Autopilot
- 11_05: neue Rollgenua
- 02_06: Getriebeüberholung
- 03_06: 4 neue Luken
- 03_06: neue Ankerwinde
- 05_06: Magnetstop Motor
- 12_06: Relingsdurchzüge komplett erneuert
- 11_06: Reparatur Sprayhood
- 03_07: Gehäuse für Turbo neu
- 02_07: Getriebe neu
- 04_07: Signalmittel neu
- 05_07: Bedienpanel Bugstrahlruder
- 06_07: Bugkorb neu



01



02

Schiffe in der Flotte nicht erst nach der ersten Chartersaison, sondern bereits unmittelbar nach der Auslieferung durch die Werft, noch bevor die erste Meile gesegelt wurde. Zwei Mitarbeiter sind dann bis zu drei Arbeitstage damit beschäftigt, das nagelneue Schiff nach einer genauen Checkliste in jedem Detail zu überprüfen. „Das ist Ecker-Standard und wird an jedem Stützpunkt so gehandhabt“, erklärt Robl. Grundsätzlich werden dabei alle Winschen zerlegt und mit einem speziellen Haftfett geschmiert, der Volvo-Motor wird generalgewartet, noch bevor er die erste Motorstunde hinter sich hat. Alle Schraubverbindungen werden gefettet und nachgezogen, die Ventile gecheckt, teilweise gegen leistungsfähigere getauscht.

„Durch diese Maßnahmen sichern wir den Langzeitwert jeder Yacht. Ist zwar viel Arbeit, aber eine, die wir jedem Eigner eines neuen Schiffes empfehlen würden“, erzählt Gerhard Robl.

Wir interessieren uns ganz konkret für die bisherigen neun Lebensjahre der EMMA und gehen für die weiteren Gespräche unter Deck. Hier merkt man zum ersten Mal, dass es sich um ein älteres Baujahr handelt. Nicht, weil sie Gebrauchsspuren hätte und abgelebt erscheint. Sondern einfach deshalb, weil Yachten heute innen nicht mehr in dem dunklen Holz ausgebaut werden.

Aber auch hier glänzt alles, alle Hölzer sind sauber lackiert, die Polster frisch und ordentlich, Schapps und Türen funktionieren und die Bilge ist staubtrocken.

Ich hole ein Papier hervor, auf dem alle Reparaturen im bisherigen Leben der EMMA aufgelistet sind. Auffallend,

dass im März 2001, also gerade mal im dritten Lebensjahr des Schiffes, eine neue Ankerwinde eingebaut werden musste – ebenso im März 2006. Wie das? Hat Bavaria bei ihrer 50er da nur Schrott eingebaut?

„Überhaupt nicht. Derartige Schäden sind immer auf Bedienungsfehler durch unaufmerksame Crews zurückzuführen. Manche Gäste verwenden die Teufelskralle für die Kette nicht, und so wirkt dann bei Wind und Schwell enormer Druck auf den Bremskonus und die Welle. Deshalb zerlegen wir jedes Jahr die Winsch komplett und bei dem leisesten Verdacht tauschen wir beschädigte Teile oder die gesamte Winsch aus. Da gehen wir bei einem für die Sicherheit einer Fahrtenyacht so wesentlichen Teil kein Risiko ein“, sagt der Stützpunktleiter.

Im Jahr 2002 wurde der Wassertank gegen einen Niro-Tank ersetzt. Gerhard Robl: „Das war bei den älteren Modellen eine Schwachstelle, die inzwischen von der Werft behoben ist. Die Tanks waren schlecht entlüftet. Wurde mit großem Wasserdruck betankt, wie das in kroatischen Marinas häufig der Fall ist, konnte die Luft nicht so schnell entweichen, wie Wasser nachströmte. Die Tanks blasen sich auf und Haarrisse entstehen. Unser Tipp deshalb: lieber das Wasser langsam einfüllen.“

Selbst bei intensivem Suchen finden wir an der EMMA keine Mängel, die uns abhalten würden, mit ihr sofort auf einen längeren Törn zu starten. Und das zu einem – aufgrund des Alters – um bis zu 390 Euro günstigeren Charterscharter pro Woche als beispielsweise für die gleich große, allerdings vier Jahre jüngere LADY LIBERTY. ☆



- 01 **UNTER DECK.** Gerhard Robl (links) überprüft, welche Lackierarbeiten ausgeführt werden müssen.
- 02 **IM COCKPIT.** Jedes Jahr werden alle Winschen zerlegt, gereinigt und mit Spezialfett gängig gemacht.