

leistungsstark

Rommel 33



Design und Technik der *Rommel 33* erfüllen kompromisslos einen Zweck: maximale Segelleistung auf allen Kursen. Dennoch ist die Yacht auch mit kleiner Crew problemlos zu handhaben, sie bietet einen gewissen Wohnkomfort - und ist auf eine ganz spezielle Weise hübsch.

Text und Fotos: Peter Hahne

Grafik: Jochen Peschke

Ein ungewöhnliches Boot wartet am Schleiufer von Kappeln auf mich. Ungewöhnlich sind schon seine Linien: Ein schmaler Rumpf, der seine größte Länge in der Wasserlinie hat, ein fließender, runder, durch keinerlei Süll gestörter Übergang von Deck zum Rumpf, ein kurzer Deckshausaufbau mit prismenartig geneigten Flächen, ein sich nach hinten öffnendes Cockpit mit harmonisch geschwungenen Duchten; all das wirkt futuristisch, ist zugleich aber wohlproportioniert und gibt dem Boot ein unverwechselbares und einprägsames Aussehen.

Obwohl nichts an der *Rommel 33* „klassisch“ im Sinne von traditionell ist, bedeutet ihr Design doch die konsequente Übertragung klassischer Konstruktionsphilosophie in die Moderne: Ästhetik ist das Produkt von Funktionalität, oder einfacher:

Ein gut segelndes Boot ist schön. Es gibt an Bord keinerlei Schnickschnack, jedes zunächst noch so verspielt wirkende Detail offenbart spätestens auf den zweiten Blick einen praktischen Sinn. Konzipiert ist das Boot als Regattayacht mit hohem Leistungspotential, die auch von einer kleinen Crew sicher beherrscht werden soll. Die extrem lange Wasserlinie des Rumpfes ist in Zusammenhang mit dem in der Wasserlinie sehr schmalen Hauptspant Voraussetzung für eine hohe Rumpfgeschwindigkeit in Verdrängerfahrt. Das flache jollenartige Unterwasserschiff, das im Bereich des Achterschiffes konvex gewölbt ist und hier besonders hohen hydrodynamischen Auftrieb bewirkt, soll raumschots lange Gleitpassagen ermöglichen. Dank des ausgeprägten Trapezspantes nimmt die anfangs geringe Formstabilität mit dem Krän-

gungsgrad schnell zu, da die eintauchenden Rumpfsseiten die Verdrängung und damit den hydrostatischen Auftrieb vergrößern.

Das Topprigg ist, abgesehen von erforderlichen Vorsegelwechseln, leicht zu bedienen und mit dem hydraulischen (Option) Achterstagspanner und so genannten Checkstays – eine Art Backstagen – perfekt zu trimmen. Es kann eine wesentlich größere Segelfläche tragen als ein vergleichbares Fraktionell-Rigg. Das zur Kompensation der Krängungsmomente erforderliche aufrichtende Moment wird im Wesentlichen durch einen sehr tiefgelegenen Gewichtsschwerpunkt gewährleistet: Der gesamte Ballast von 1,07 Tonnen befindet sich in einer strömungsgünstig geformten Bombe am Fuß des stattliche 2,5 Meter tief gehenden Kiels. Der Ballastanteil beträgt weniger als 40 Prozent und



Der Holepunkt der Genua I ist auch unter Last verstellbar.

die Gesamtverdrängung nur etwa 2,7 Tonnen. Am Wind erreicht der schmale Kiel mit seiner extrem langen Anströmkante ein besonders günstiges Verhältnis von hydrodynamischem Auftrieb zu Widerstand und ermöglicht so kleine Wendewinkel. Damit trotz des großen Tiefgangs auch flache Häfen angelaufen werden können, lässt sich der Kiel per Knopfdruck elektrohydraulisch einziehen und der Tiefgang auf 1,23 Meter reduzieren. Die Eintauchtiefe des ebenfalls sehr gestreckten Ruders mit seiner 1,6 Meter langen Anströmkante kann man auf denselben Wert verringern.

Die Konstruktion des Liftkiels ist ein technischer Leckerbissen: Der Kiel wird von Läufern in einem hochfesten Aluminiumschacht geführt. Dieser Schacht ist über einen groß dimensionierten Flansch mit dem Rumpfboden verbunden und wird im oberen Bereich vom Deck getragen. Die während einer abrupten Grundberührung auftretenden Kräfte verteilen sich auf Rumpf und Deck, die Bodengruppe ist damit entlastet. Der Kielschacht bildet zusammen mit zwei Schotten eine verwindungssteife Box, die sämtliche Kräfte des Riggs aufnimmt.

Obwohl der Kiel auch bei Krängung geholt werden kann und in jeder Position segelbar ist, sollte er unter Segeln grundsätzlich ganz ausgefahren werden; in der tiefsten Stellung verriegelt man ihn fest im Kielschacht.



Alle Schoten und Strecker können von einem Mann bedient werden, der bequem im Niedergang steht.



Auch in schneller Fahrt manövriert der Steuermann das Boot entspannt und sicher. Ist nur eine kleine Crew an Bord, kann er von seiner Position aus auch Großschot und Traveller bedienen.

Auffällig ist die weich fließende Rundung, mit der das Deck in den Rumpf übergeht. Die Verbindung beider Bauteile ist weder durch Verschraubungen, Verklebungen, noch durch Blenden zu erkennen. Tatsächlich sind Rumpf und Deck in einem großzügig überlappenden Bereich zu einer Einheit zusammenlaminiert. So hat man nicht nur eine absolut dichte Konstruktion geschaffen, sondern kann auch konsequent in Richtung der Kraftlinien einwirkender Belastungen laminieren. Damit wird der gesamte Bootskörper besonders fest. Rumpf und Deck sind in Sandwichbauweise mit Schaumkern hergestellt. Laminiert wird, wie heute üblich, mit Isophthalsäureharz, das bessere Osmoseresistenz zeigt als ein Orthoharz. Statt einfacher Glasmatten werden überwiegend eng gewebte Rowings verarbeitet.

Unter Motor: Als Maschinenantrieb dient standardmäßig ein kleiner

zweizylindriger Diesel von *Volvo Penta*, der über einen Saildrive 7,3 Kilowatt Leistung an den zweiflügeligen Faltpropeller abgibt. Das ist für ein fast drei Tonnen verdrängendes Boot zu wenig, aber, so betont der Nordeuropa-Händler Stephan Hilprecht: „Dies ist ein Segelboot, und der Motor dient überwiegend zum Manövrieren im engen Hafen.“ Als Extra ist aber auch eine 13,2 Kilowatt leistende Maschine lieferbar.

In Marschfahrt erreicht die *Rommel 33* eben fünf Knoten Fahrt, gibt man voll voraus, sind es 6,2 Knoten. Die theoretische Rumpfgeschwindigkeit erreicht das Boot nicht, obwohl der Strömungsablauf achtern sauber ist und das Heck nicht eintaucht: Der Faltprop kann die knapp bemessene Motorleistung offensichtlich nur unzureichend in Fahrt umsetzen. Zum Aufstoppen aus Marschfahrt brauchen wir etwa eine Schiffslänge Raum; das Heck zieht dabei spürbar nach Steuerbord. Auch zurück will das ►



Der modern gestylte Salon bietet überraschend hohen Wohnkomfort.



Die Nasszelle ist standardmäßig mit Chemie-WC ausgestattet.



Die Hundekoje kann auch auf See genutzt werden.



Der seitliche Zugang zum Motor ist etwas eng geraten.

Boot zunächst nach Steuerbord ein-drehen. Sind etwa 1,5 Knoten Fahrt erreicht, reagiert es aber willig aufs Ruder. Voraus lässt sich die *Rommel* mit kleinen Motorschüben auf dem Teller drehen, obwohl die Schraube gut einen Meter vom Ruder entfernt ist.

Gut gelöst: Als Hebel für die Schal-tung dient eine Winskurbel, die für die Motorfahrt in einen passen-den Zahnkranz gesteckt wird. Segelt man, wird die Kurbel einfach abge-zogen und ist dann nicht länger eine Schotenfalle.

Als wir gegen frischen Ostwind und mit Schiebestrom die Schleimündung unter Motor passieren, wird uns unmissverständlich klar, dass die *Rommel 33* Segler bestraft, die zu faul sind aufzukreuzen. Der Wind steht nämlich gegen den Strom und wirft eine Reihe steiler Wellen auf, gegen die wir achtkant anfahren. Hoch bäumt sich der Bug des Bootes auf, um dann mit einem so harten Schlag ins Wellental einzusetzen, dass uns die Zähne klappern. Gegen eine ruppige See anzumotoren sollte man sich mit dieser Yacht ersparen; es ist angesichts ihrer Leistungsfähigkeit unter Segeln auch nicht notwendig.

Unter Segeln: Wir setzen das Groß und die Genua I und fallen ab auf einen Halbwindkurs. Die *Rommel 33* ist standardmäßig mit einem hoch-festen und nahezu reckfreien Rodrigg ausgestattet, das auch „nachhaltiges“ Trimmen verträgt. Die Püttinge kön-nen mit einem patenten Spanner unter Deck einfach und schnell ein-gestellt und im Hafen wieder ent-spannt werden.

Mit dem hydraulischen Achterstag-spanner setzen wir das Vorstag durch, bis das Vorliek der Genua nicht mehr den kleinsten Durchhang aufweist. Das Groß trimmen wir mithilfe von Traveller, Cunningham und Baum-niederholer schön flach und stellen mit der Schot den richtigen An-strömwinkel auf den Punkt genau ein. Etwa 15 Grad legt sich das Boot auf die Seite und marschiert los.

Die Sieben-Knoten-Marke ist schnell passiert, und als der Wind noch etwas zulegt, sehe ich staunend, dass sich die Loganzeige jenseits von neun Knoten Fahrt einpendelt. Das Boots-ende wird von einer verhältnismäßig flachen Heckwelle leicht angehoben; immer noch laufen wir in Verdräng-

erfahrt. Wir fallen weiter ab auf einen Raumschotkurs, korrigieren die An-stellung der Segel, machen das Profil eine Spur voller, und dann geschieht es: Auf dem nächsten Wellenberg erfasst uns eine Böe, die Hecksee löst sich rauschend vom Boot, der Bug hebt sich und wir beginnen zu glei-ten. 10, 10,5, 11,2, 11,8, 12,3 Knoten lese ich von der Logge ab, die zusam-men mit anderen Messinstrumenten gut sichtbar auf einer Konsole am Mast angebracht ist. Minutenlang gleiten wir, ohne Spi, mit einfacher Am-Wind-Besegelung; es ist kaum zu glauben. Als die Böe ausgeblasen hat, fallen wir zurück in Verdrängerfahrt, sind aber immer noch mehr als acht Knoten schnell. Vor uns läuft eine etwa 42 Fuß große Fahrtnyacht mit schäumender Bugwelle den gleichen Kurs wie wir. Sie kommt schnell näher, und übermütig mache ich mich daran, in Lee zu überholen. Nur kurz werden wir im Windschat-ten etwas langsamer, dann sind wir auch schon vorbei und lassen das große Boot mit einer staunenden Crew schnell zurück.

Wir gehen an den Wind, um die Kreuzeigenschaften der *Rommel 33* auszuprobieren. Jetzt addiert sich der Fahrtwind zur frischen Ostbrise – zu viel für die volle Besegelung mit Genua I und ungerafftem Groß. Das Boot legt sich auf die Seite, bis die Leereling durchs Wasser schleift und luvt kräftig an. Ich kann nicht mehr gegensteuern, die Strömung reißt am Ruder ab, und wir schießen in die Sonne. Also bergen wir die große Genua und setzen die Genua III, die das Vorsegeldreieck nur zu 100 Pro-zent füllt.

Während des Arbeitens auf dem Vorschiff fühle ich mich erstmals unwohl: Es fehlen Handläufe auf dem Deckshaus, und die Fußreling sichert nur den Vorschiffbereich. Trotz der rutschfesten Decksbeschich-tung und des an sehr festen, seitlich abgestützten Relingsstützen gespann-ten Seezaunes fürchte ich einige Male, den Halt auf dem im Seegang bo-ckenden Schiff zu verlieren. Auch wenn eine junge Regattacrew stand-fester sein mag als ein Zeitschriften-redakteur in mittleren Jahren, sollte die Werft hier nachrüsten. Das gilt auch für den Bereich unter Deck, denn auch hier fehlt es an Möglich-keiten sich festzuhalten.

Wir trimmen das neue Vorsegel und

gehen wieder an den Wind. Jetzt liegt das Boot ausgeglichen; eine leichte Luvgerigkeit korrigiere ich mit zwei bis drei Grad Ruderanstellung. Das Großsegel können wir ungerafft stehen lassen; es genügt, ein flaches Profil einzustellen. Trotz rauer See gehen wir mit nur wenig mehr als 80 Grad durch die Wende und realisieren damit eine Höhe von etwa 40 Grad am wahren Wind. Hart am Wind geht die Geschwindigkeit spürbar zurück; das Groß fällt in der Genua-Zirkulation hinter dem Vorliek leicht ein. Kaum sind wir aber um einige Grad abgefallen und haben die Schoten etwas geöffnet, nähert sich die Anzeige der Logge wieder der Sieben-Knoten-Marke.

Mit etwas Lage bietet die *Rommel 33* ein angenehmeres Seeverhalten, als wenn sie aufrecht unter Motor gegenan marschiert: Die scharfe Kimm des Trapezspantes bietet den entgegenkommenden Wellen statt des flachen Rumpfbodens jetzt ein sich nach achtern verbreiterndes V, das weich in die See einsetzt.

Das gestreckte und strömungsgünstig geformte Ruder erweist sich als sehr effektiv. Der Ruderdruck ist auch am Wind gerade groß genug, um ein gutes Gefühl für das Steuern zu geben. Das Boot reagiert jollenartig lebendig auf jeden Ruderbefehl, ohne dabei jedoch nervös zu sein. Den 360-Grad-Kreis mit stehenden Segeln fahren wir in schnellen 19 Sekunden und brauchen dafür eine Schiffslänge Raum.

Im Cockpit lässt sich, anders als auf dem Vorschiff, sehr angenehm und sicher arbeiten. Der Großtraveller ist auf Höhe der Baumnock in den Cockpitboden eingearbeitet; er liegt damit in einer optimalen Position, ohne die Bewegungsfreiheit zu stören. Der Rudergänger sitzt seitlich des Travellers, bedient die formschöne Pinne mit einem ausziehbaren Ausleger und kann zugleich das Groß trimmen. Seine Füße stützt er an den Einfüllstützen für den Wasser- und den Dieseltank ab, die über den Cockpitboden erhaben und im ergonomisch richtigen Winkel abgeschrägt sind. Nach Luv und voraus hat er ungehindert Sicht.

Damit der Vorschoter auch im gekrängten Boot seine Kraft voll einsetzen kann, sind die Genuawinschen etwas nach innen versetzt. Blöcke lenken die Schoten in die korrekte Richtung um. Die Holepunkte der Genua I sind auch unter Last verstellbar; die Genua III wird an innen liegenden Schienen gefahren, die am Wind einen Anstellwinkel von acht Grad ermöglichen. Ein Einleinenreffsystem für das Groß fehlt leider. Dennoch geht das Reffmanöver schnell und einfach von der Hand: Man pickt den Cunningham in die Reff- ►

kausch und setzt dessen Strecker und das Smeereep durch. Das mühselige Einhängen der Reffkausch in einen Haken am Lümmelbeschlag entfällt.

Unter Deck: Obwohl die *Rommel 33* als Regattayacht für küstennahe Gewässer ausgelegt ist – sie ist in die Kategorie C der CE-Norm eingeordnet –, bietet sie unter Deck einen erstaunlichen Wohnkomfort. Einzig die Stehhöhe im Salon ist mit knapp 1,7 Metern eingeschränkt. Im Vorschiff ist eine breite, in der Mitte teilbare Doppelkoje untergebracht. Unterwegs werden die Hälften hochgeklappt; das Vorschiff wird dann zum Stauraum für sperrige Güter. Eine Nasszelle – standardmäßig mit Porta Potti und kleinem Waschtisch – kann auch zum Trocknen von nassem Ölzeug oder als Segellast dienen.

Im Salon ist auf der Backbordseite eine hübsch geschwungene Pantry mit abdeckbarem Spülbecken und Platz für einen Spirituskocher installiert. Gut: Eine recht hohe Edelstahl-„Reling“ sichert hier abgestellte Gerätschaften vor dem Herunterfallen. Gegenüber der Pantry befindet sich ein allerdings sehr kleiner Kartentisch.

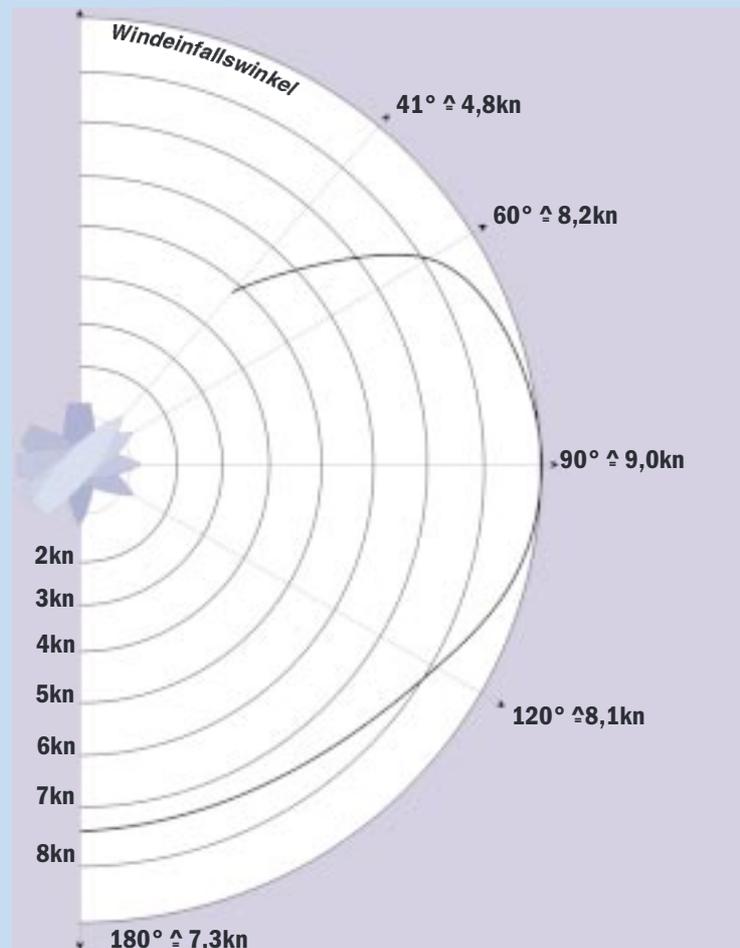
Die sehr bequemen Salonkojen erstrecken sich nach achtern bis unter das Cockpit, so dass im Notfall auch einmal vier Personen im Salon schlafen können.

Die Maschine liegt recht weit achtern unter dem Cockpit. Sie ist von vorne und durch allerdings zu schmal geratene Inspektionsluken auch von der Seite aus zugänglich.

Fazit: Die *Rommel 33* besticht durch zweierlei: Sie bietet hohe Segelleistung und ein außergewöhnliches Aussehen, dem Funktionalität und Ergonomie eine sehr reizvolle Ästhetik geben. Regattasegler können sich mit diesem Boot nach Herzenslust austoben, aber auch Fahrtensegler werden sich dank der leichten Handhabbarkeit des Bootes und dank des beachtlichen Wohnkomforts unter Deck wohlfühlen.

Der Preis für ein segelfertiges Schiff ist hoch, aber angesichts der guten Bauqualität und der hochwertigen Ausstattung angemessen. 

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke: 18 bis 21 Knoten = 5 bis 6 Beaufort
Wellenhöhe: 0,6 bis 1,0 Meter
Besegelung: Großsegel und Genua III 10 Prozent, etwa 58,4 Quadratmeter

Preis und Ausstattung

Preis ab Werft DM 164.720,-
inklusive Mehrwertsteuer.

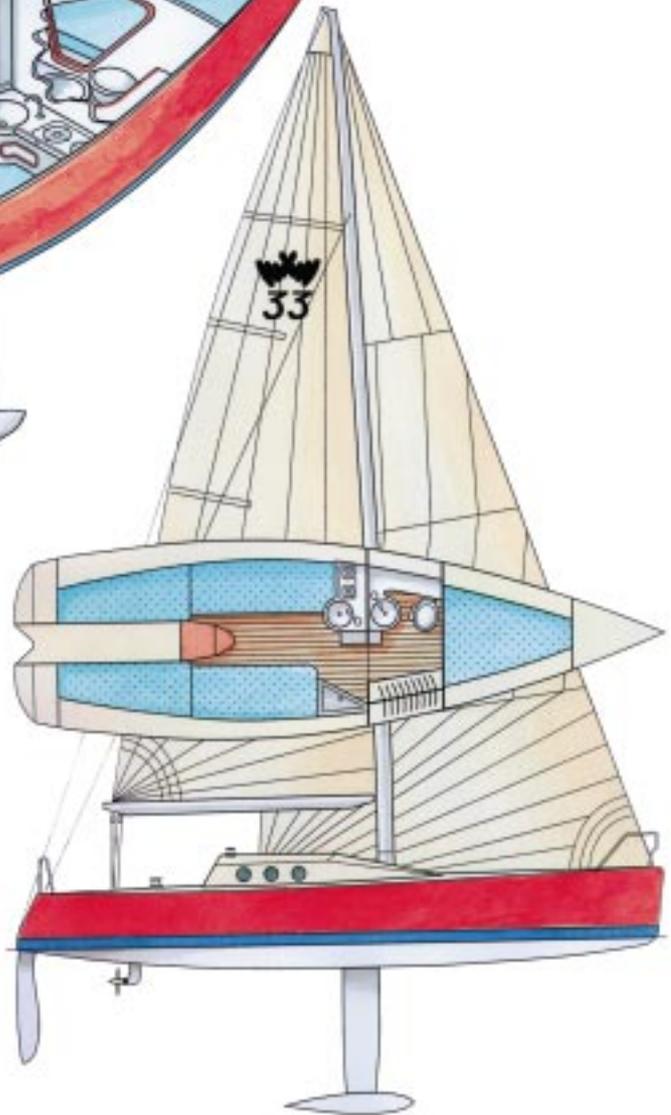
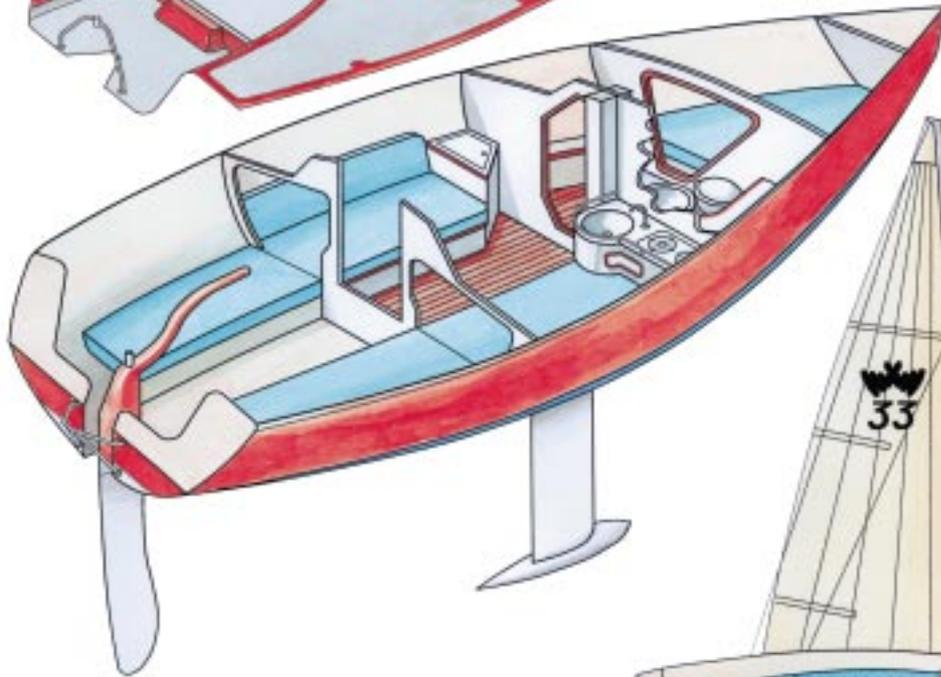
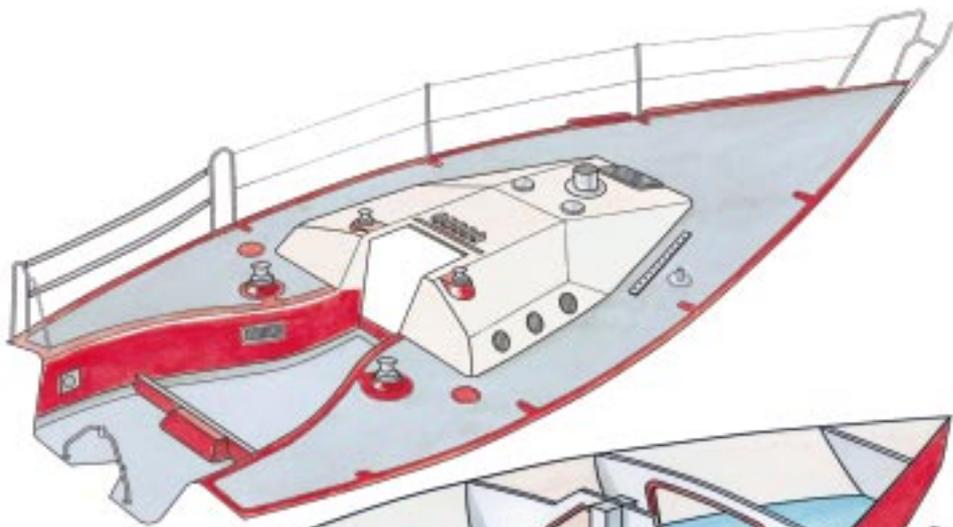
Im Preis sind unter anderem enthalten:

Rodrigo mit drei Salingen, Harken-Decksausstattung mit vier selbstholenden Winschen, Traveller, unter Last verstellbare Genuaschiene, Blöcke und Stopper, BSH-Beleuchtung, Pantry mit einflammigem Spirituskocher, Nasszelle mit Waschtisch und Chemie-WC, Druckwasseranlage, Innenbeleuchtung, *Volvo Penta 7,3* Kilowatt, zweiflügeliger Faltpropeller.

Das segelfertige Boot mit Groß, Genua I und Genua III von *North*, Antifouling und Instrumentierung mit einer *Autohelm ST 60* kostet etwa DM 194.000,-

Entwicklung und Vertrieb Yacht Entwicklung Potsdam
Tel: 0331 - 24 21 61

Werft Amber Werft, Danzig (Polen)
Vertrieb Nord Innovazione GmbH
Tel: 04152 - 88 33 0
Fax: 04152 - 73 33 0



Technische Daten

Konstrukteur	Peter Rommel
Takelungsart	Sloop, Topp-Rigg
Bauweise	Rumpf und Deck GFK-Sandwich CE „Boat Category B“
Länge über Alles	9,80m
Länge Wasserlinie	9,80m
Breite	2,99m
Tiefgang Segelstellung	2,50m
Tiefgang minimal	1,23m
Verdrängung mit Mindestausstattung	2,700t
Ballast	1,070t
Ballastanteil	39,6%
Segelfläche am Wind (Groß und Genua I)	67,2m ²
Großsegel	28,5m ²
Genua I 140%	38,7m ²
Genua III 100%	26,9m ²
Genua maximal	50,5m ²
Spinnaker	107,0m ²
Gennaker	78,0m ²
Durchfahrhöhe mit Mast zirka	14,4m
Maschine	Volvo Penta 7,3 Kilowatt
Tankkapazität Diesel zirka	45l
Tankkapazität Wasser zirka	55l
Stehhöhe Salon maximal	1,69m
Anzahl der Kojen (inklusive Salon)	4 bis 6
Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,58kn
Längen-/Breitenverhältnis	3,28/1
Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	5,89/1
spez. Segelfläche	24,89m ² /t

Stabilitätskurve Rommel 33

