

Ganz schön sch



Zehn Meter lang, zweieinhalb Meter breit, das ist ein Bootstyp, den man heute in den Programmen der Serienwerften kaum findet. Eine Marktlücke, erkannten der Yachtkonstrukteur Dieter Blank und ein Segler an der Ostseeküste. Sie entwickelten mit der Clarc 33 gemeinsam ein Boot, das in kleiner Serie gebaut werden soll. Markus Graf gefiel die Idee, er übernahm den Vertrieb für die Schweiz, Süddeutschland und den Bodensee, zumal das schmale und schnittige Boot auch noch trailerbar ist und einen Hubkiel hat. Und das sind wohl beste Voraussetzungen für den Bodensee oder andere Binnenreviere.

Clarc 33

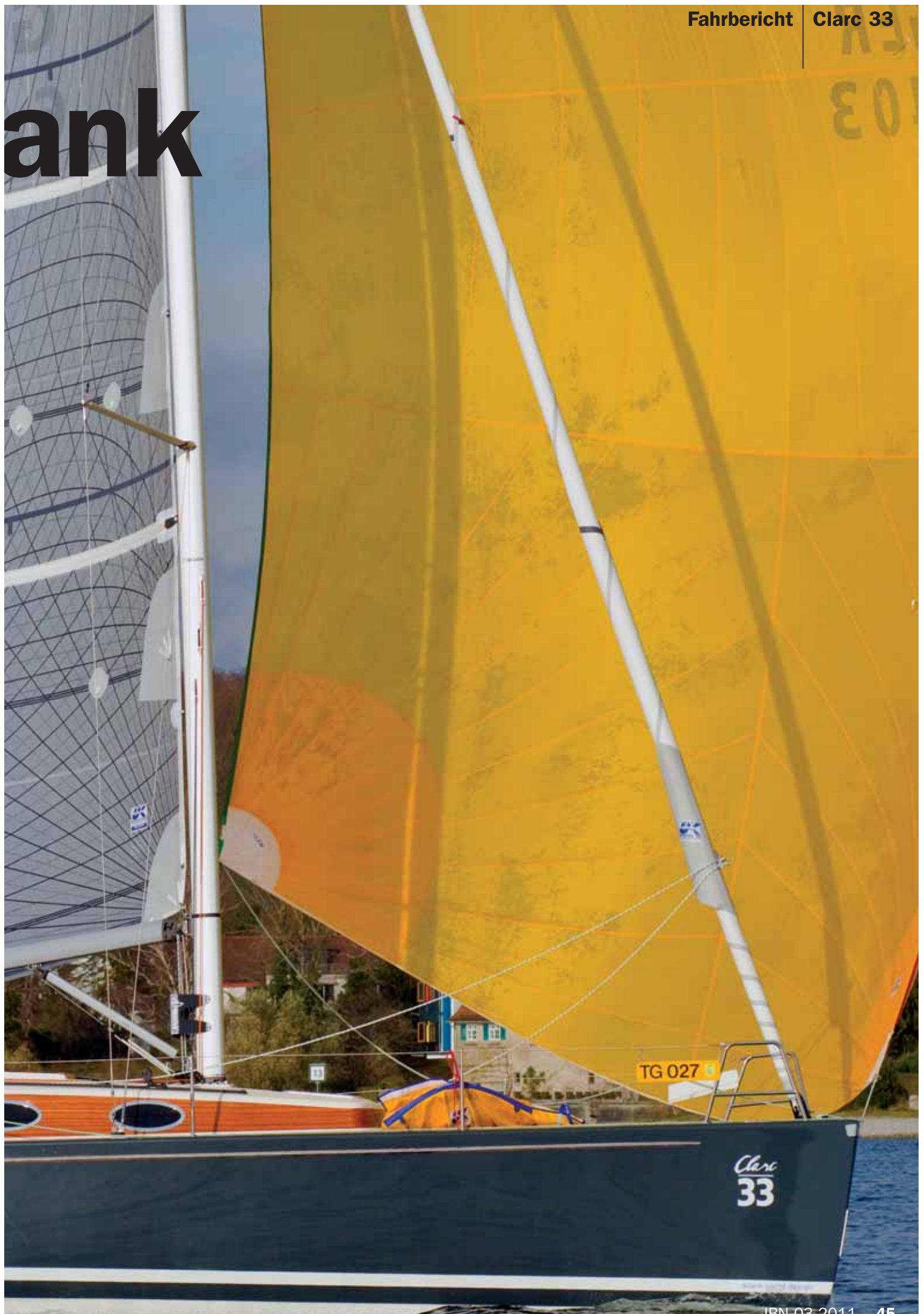
Maße:

Lüa 10,17 m, Breite 2,55 m
Tiefgang 1,97 m / 1,40 m,
Gewicht ca. 2800 kg
Segelfläche ca. 50 m²

Preis

ab 96 092,- Euro ohne MwSt.

ank





Von **Hans-Dieter Möhlhenrich** und **Michael Häßler**

Von der Größe her kann ein Boot wie die Clarc 33 mit ihren klassischen Linien über Wasser und dem modernen Unterwasserschiff nur ein Daysailer sein. Nimmt man das Platzangebot aber genauer unter die Lupe, ist es doch ausreichend, um etwas mehr Komfort zu bieten.

Die Clarc 33 trifft eine Lücke, die vor ein bis zwei Jahrzehnten vor allem kleinere Werften aus Dänemark und anderen skandinavischen Ländern bedienten, die solche Boote bauten, die bei reduzierten Wohnansprüchen doch alles boten, was man für den Urlaubstörn oder das verlängerte Wochenende auf dem See braucht. Auch sie waren lang und schmal und über-

zeugten zudem meist mit guten Segeleigenschaften, da sie nicht auf Volumen konstruiert worden waren. Man denke z. B. an Typen wie die Larsen 28, BB 10 m oder Avance 33.

Und diese skandinavischen Bootstypen schätzen bis heute viele Segler am Bodensee, die ohnehin keinen ausreichend breiten Liegeplatz für eines der modernen Raumwunder hätten. Hinzu kommt bei den modernen und breiten Großserienyachten vielfach ein tiefreichender Kiel, mit dem man bestenfalls den Seegrund umgräbt, bevor man im Frühjahr auf einen Liegeplatz kommt.

Hubkiel

Auch hier bietet die Clarc 33 mit ihrem hydraulischen Hubkiel eine elegante Lö-

sung. Per Knopfdruck kann der Steuermann die Flosse von 1,95 Meter auf 1,40 Meter hochpumpen. Zur Not sogar auf 1,20 Meter. Doch dann schaut der Kiel über den Salontisch hinaus, in dem er sonst unsichtbar versteckt ist. Falls die Batterien leer sind, kann der Kiel über eine manuelle Pumpe bewegt werden.

Der Bleiballast steckt in einem T-Bulb am Ende der Flosse. Das Ruder ist freistehend und vorbalanciert. Seine Welle steckt in selbststellenden Ruderlagern. Die Pinne ist aus Teakstäben verleimt.

Gebaut wird die Clarc 33 bei Ridas Jaht in Estland, einer Werft, mit der Konstrukteur Blank bereits mehrfach zusammengearbeitet hat und die über einiges an Know-how verfügt, wie man

es sonst in den Werften der östlichen Nachbarn nicht immer findet.

Die Bauweise ist hochwertig und überzeugend. So werden Rumpf und Deck in Sandwichbauweise im Vakuuminjektionsverfahren hergestellt. Der feste Schaumkern und lastorientierte Gelege aus Glas und Kohlefaser werden dabei mit Vinylesterharz verklebt, das ähnliche technische Eigenschaften wie Epoxidharz aufweist und eine Voraussetzung für langlebige Sandwichstrukturen ist.

Die aufwändigen Verbände lassen auf eine langfristig steife und langlebige Rumpfstruktur schließen, die Kiel- und Riggkräfte gut aufnimmt und verteilt. Die Schotten sind ebenfalls Sandwichkonstruktionen aus Schaum und Glas.



Das optionale Cockpitpodest der Baunummer eins ist Geschmackssache. Am Bodensee kann man auf den Bildschirm im Cockpit verzichten und ist mit einem breiten Traveller besser bedient.



Der Aufbau besteht aus GfK. Die Seitenteile sind furniert und können auf Wunsch auch in anderen Ausführungen geliefert werden. Der Decksbelag besteht aus Kunststoff in Teakdeck-Optik.

Technik

Die Clarc 33 ist ein schmales Boot mit einem Längen-Breiten-Verhältnis von 4:1. So etwas findet man bestenfalls als Einzelbau auf dem Markt. Die Länge über alles entspricht fast der Wasserlinienlänge und lässt eine Rumpfgeschwindigkeit von etwa 7,5 Knoten erwarten.

Die geringe Breite und der Hubkiel machen die Clarc zum idealen Bodensee-Boot. Auch das Rigg mit der schmalen Fock verspricht Segeln über einen weiten Windbereich ohne „Vergewaltigung“ des Vorsegels durch Rollreffanlagen.

Es sind zwei Riggvarianten erhältlich, die sich primär in der Mastlänge unterscheiden. Das Binnenrigg bekommt fünf Quadratmeter mehr Fläche im Großsegel, was den Ansprüchen der Bodensee-Segler sicherlich entgegenkommt. Durch die schmale Fock bleibt das Boot

trotzdem unkompliziert zu handhaben. Die Clarc verfügt damit über ein sinnvolles Riggkonzept, das allerdings nach hochwertigen Segeln verlangt, die beim Prototyp noch nicht „das Gelbe vom Ei“ waren.

Bekommt die Clarc einen längeren Traveller, können Böen allein mit dem Großsegeltwist und dem Fockholepunkt abgepowert werden.

Das Boot wird ohne Segel ausgeliefert, so dass der Eigentümer in der Wahl des Segelmachers frei ist und einen der Revier-Spezialisten vom Bodensee damit beauftragen kann.

Eine Besonderheit ist die Motorisierung der Clarc 33. Unter dem Cockpitboden werkelt ein Viertaktaußenborder, der von der Werft an einen Saildrive angeflanscht wurde.

Der Motor mit 15 PS ist leicht und preisgünstig. Wahlweise kann auch ein Dieselmotor oder ein E-Antrieb eingebaut werden.



Schönes Detail: Das Steckschott besteht aus mehreren Segmenten und verschwindet bei Nichtgebrauch im Brückendeck.



Hier kommt viel Licht unter Deck: Sowohl das Schiebeluk als auch das Dach des Aufbaus bestehen aus Plexiglas.

Eines von vielen netten Details, von denen wir im Laufe des Berichts noch weitere vorstellen, ist das auf die Aufbauseiten geklebte und lackierte Mahagonifurnier, das den klassischen Eindruck der Clarc 33 unterstreicht. Andere Oberflächen, zum Beispiel aus klar lackierter Kohlefaser, sind als optischer Akzent ebenfalls möglich. Wahlweise lässt sich zudem ein Teakdeck oder ein pflegeleichtes Deck aus Flexiteek ordern, um der Clarc 33 ein besonders schiffiges Aussehen zu geben. Der Prototyp auf den Bildern ist mit Flexiteek und weißen Fugen ausgerüstet, das es auch in anderen Farbtönen gibt.

Der Innenausbau ist sehr aufwändig gestaltet. Stumpfe Leimfugen sucht man vergebens. Die Einrichtung ist fachgerecht mit Holzverbindungen gebaut, was man sonst nur bei aufwändigen und viel teureren Einzelbauten findet.

Segel noch nicht optimal

Gespannt sind wir auf die Segel Eigenschaften. Zwischen eins und zwei Beaufort herrschen, als wir im Konstanzer Trichter Segel setzen. Die Besegelung des Testbootes, der Prototyp, ist für die Ostsee gemacht und passt nicht so recht zu den Leichtwindbedingungen am Bodensee.

Erschwerend kommt hinzu, dass das Vorsegel das Großsegel nicht überlappt, obwohl noch viel Platz zwischen dessen Achterliek und den Salings wäre. Hier bietet sich noch einiges an Optimierungspotenzial, woran sowohl der Konstrukteur als auch Markus Graf, der Händler, schon eifrig tüfteln. Beispielsweise werden die nachfolgenden Serienboote mit einem leichteren Mastprofil ausgestattet, weil die Praxis gezeigt hat, dass die hohen Steifigkeitswerte des Prototyp-Mastes gar nicht gebraucht werden.

Die Clarc 33 springt sehr gut an, beschleunigt rasant, bleibt dann aber bei knapp über fünf bis sechs Knoten hängen, weil ihr, bedingt durch den Segelschnitt, die Power aus dem oberen Teil



Die Clarc 33 ist wohnlich ausgebaut. Mithilfe der Rückenlehnen lassen sich die Längssitze in Kojen verwandeln. Viel Li



Alles, was man braucht, bietet die kleine Pantry. Der Kocher kommt unter die Platte und wird seitlich herausgezogen.



Die lange Vorschiffskoje ist vorn nur knapp 60 Zentimeter breit.



Die kleine Naviecke.



Das Skylight im Kajütdach.

Wohnen

Bis zu sechs Personen sollen auf dem Boot übernachten können. Doch das ist eher theoretisch, denn bequem ist die Clarc 33 für eine zweiköpfige oder maximal für eine vierköpfige Familiencrew mit kleineren Kindern. Zwei breite Längskojen (95 mal 1,88 Meter) lassen sich im Salon mithilfe der Rückenlehnen und Beine bauen. Nutzt man beide Seiten, ist allerdings der Durchgang zum Vorschiff versperrt. Das sind die Kompromisse eines schmalen Bootes. Die Hundekoje achtern unter dem Cockpit ist 0,85 Meter breit und 1,95 Meter lang. Das Vorschiffsdreieck misst 1,47 mal 1,96 Meter, wird aber nach vorne schnell schmal.

Die Version mit Pantry ist die Ausführung „Coast“. Das ist eine von verschiedenen Ausbauvarianten, die für die Clarc 33 möglich sind. Eine andere wäre, dass man die

Pantry, wie sie im Testboot eingebaut wurde, durch eine kleine Nasszelle ersetzt. Die Pantry kommt dann in eine Schublade unter der Hundekoje (Version Lake). Es besteht also die Möglichkeit, den Lebensraum unter Deck seinen Bedürfnissen anzupassen. Einen Schrank gibt es in der Clarc 33 nicht. Doch ist der Stauraum in Schapps oder unter den Kojen so reichlich bemessen, dass es kaum zu Engpässen kommt. Selbst im Niedergang sind zwei kleine Staufächer eingelassen, in denen man Dinge stauen kann, die man immer schnell zur Hand haben will.

Groß sind die drei Backskisten im Cockpit. Selbst zwei Klappräder bekommt man dort unter. Stehhöhe bietet die Clarc 33 mit 1,65 Meter zwar nicht. Dieses Maß ist aber so ausgelegt, dass man sich zumindest mit Durchschnittsgröße mit eingezogenem Kopf im Boot bis in den Vorschiffsbereich bewegen kann.

des Vorsegels fehlt. Der Wert ist trotzdem gut, mit anderen Segeln ließe sich aber noch einiges herauskitzeln. Markus Graf hat dem bereits Rechnung getragen, indem er für den Bodensee das Großsegel weiter ausstellen lässt und die Fock auf Maximalmaße getrimmt wird. Die Clarc 33 hat dann statt rund 45 m² etwas über 50 m². Beide Maßnahmen werden dem Geschwindigkeitspotenzial guttun. Der Gennaker wird ohne Baum gefahren und einfach am Bug angeschlagen.

Der Wendewinkel liegt bei leichtem Wind und völlig glattem Wasser deutlich unter 90 Grad. Das muss der Clarc 33 erst einmal nachgemacht werden.

Der schlanke Boot macht wegen der fehlenden Formstabilität schnell Lage. Dann sitzt man hoch auf dem Süllrand. Das ist zwar bequem, doch nimmt die Lage ab, kommt man nur noch runter ins Cockpit. Eine Stange, mit der man sich auch abstützen könnte, wäre dann hilfreich. Dazu noch ein tiefer und breiter Traveller statt der vom Eigner gewünschten Mittelkonsole würde das Boot perfekt machen.

Die weit innen angebrachten Fockschoten laufen auf zwei Harkenwünschen auf dem Kajütdach. Das ist nicht einhandfreundlich. Doch lassen sich die Schoten problemlos auf die achterlichen Wünschen umlenken.

Fazit

Die Clarc 33 ist ein modernes Boot mit bewährten Tugenden: schmal, wenig Tiefgang sowie guten und unkomplizierten Segel Eigenschaften.

Bis es mit aller sinnvoller Ausstattung im Bodensee schaukelt, sollte man mit etwa 150 000 Euro kalkulieren. Dafür bekommt man ein unkompliziert zu handhabendes Boot, das mit einem entsprechenden Zugfahrzeug sogar noch trailerbar ist und an fast jeden Liegeplatz passt. Bei der Bauausführung gibt es viele Mitsprachemöglichkeiten.



Zahlen

10,17 m	Länge über alles
8,95 m	Wasserlinienlänge
2,55 m	Breite
1,95 / 1,20 m	Tiefgang
ca. 2850 kg	Gewicht
1050 kg	Ballast
56 m ²	Segelfläche 100 %
97 m ²	Gennaker
330 MK II	Motor m. Saildrive
15 PS/11 kW	Leistung
7,2 kn	theor. Rumpfg.

Standardausstattung: Harken Vorsegelrollanlage, LED-Positionslichter, Hubkiel, Spirituskocher, Ladegerät 15 A/h, Lowrance Plotter HDS 5

96 092 € **Netto-Basispreis o. Segel ab Werft**
ca. 135 000 € **Boot segelfertig**

Vertrieb: **Grafyachting**,
Werftstraße 18,
CH-8280 Kreuzlingen,
Telefon +41 (0) 71 / 6 88 30 37,
office@grafyachting.ch,
www.grafyachting.ch

Stärken und Schwächen

- + **Konzept**
- + **Bauqualität**
- + **Hubkiel**
- + **trailerbar**
- + **Design**
- + **Handhabung**
- **Platzangebot**