

Rommel 34 CR



Innovativ &

schnell





Maße

Lüa 9,95 m, Breite 3,00 m Tiefgang 1,35 m
/ 2,65 m, Gewicht ca. 3,7 t,
Segelfläche 65,5 m²

Preis: ab 104 284 Euro o. Segel

Das Wasser gurgelt hinter dem Spiegel und wird lauter, sowie das Boot beschleunigt. Unsere skeptischen Blicke entgehen dem Konstrukteur der Rommel 34 CR nicht. „Daran muss man sich gewöhnen, wenn man eine Rommel-Yacht segelt“, erklärt Clemens Hollmann.

„Das kommt durch einen konstruktiven Trick. Die Unterwasserlinien sind eigentlich für ein viel längeres Boot gezeichnet. Dadurch gaukeln wir der Strömung eine längere Wasserlinie vor.“ Hollman erläutert, dass die Strömung bis zu einem bestimmten Punkt eines Profils laminar verläuft. „Die Energie, die zum Verdrängen des Wassers aufgewendet wird, kann zwischen dem Profilschwerpunkt und dem Ablösepunkt teilweise wieder zurückgewonnen werden. Am Ablösepunkt im hinteren Bereich des Unterwasserschiffs schlägt die Strömung dann plötzlich in den turbulenten Zustand um und wirkt Widerstandserhöhend. In diesem hinteren Bereich schneiden wir, vereinfacht gesagt, die Linien einfach ab und setzen den Spiegel ein. Dieser ‚künstliche‘ Widerstand ist geringer als der eines längeren Rumpfes. Außerdem ist achtern ein leichter S-Schlag, der für dynamischen Auftrieb sorgt, je mehr sich das Boot seiner Rumpfgeschwindigkeit nähert.

Bei höheren Geschwindigkeiten reißt das Wasser am Spiegel einfach ab und verhält sich so, als wenn die Wasserlinie wesentlich länger wäre.“

Dieser Trick wird mittlerweile bei vielen modernen Konstruktionen angewandt. Das ist gewöhnungsbedürftig, aber unschädlich für die Segelleistungen. Wäre die Wasserlinie länger, hätte man zwar einen glatten Ablauf und kein Gegurgen, aber das Boot wäre deswegen nicht schneller, sondern nur länger und schwerer. Bei geringen Geschwindigkeiten kann man durch Gewichtstrimm nach vorne das „Totwasser“ am Heck reduzieren.

Die Rommel 34 soll beeindruckende Segelleistungen erbringen können. Bis zu 7,5 Knoten seien an der Kreuz möglich, erklärt uns der Konstrukteur. Überprüfen konnten wir das nur zum Teil. Es hatte an diesem Tag zwar ordentlich Wind, das Topprigg mit drei minimal gepfeilten Salingspaaren war aber noch nicht optimal zu trimmen. Das Pro-



blem war ein zu langes Vorstag durch geänderte Rollfockkomponenten, das erst nach unserem Test behoben werden konnte. Durch den zu großen Mastfall öffnete die Genua im Achterliek viel zu weit und konnte mit dem Holepunkt nicht mehr korrigiert werden. Aber die Rommel 34 hat alle Voraussetzungen für hervorragende Segel Eigenschaften und gute Segelleistung. Und trotz der ungünstigen Riggeinstellung hielt sich der Ruderdruck in Grenzen. Wir erreichen an der Kreuz mehr als sechs Knoten und auch der Wendewinkel mit rund 80 Grad stimmte. Beeindruckend, wie steif das Boot am Wind im Wasser liegt. Mit dem Hebel von 2,65 Meter und einer Ballastbombe mit ca. 1070 Kilogramm können wir selbst bei fünf Beaufort problemlos mit Vollzeug aufkreuzen, auch wenn jetzt eine Fock mit etwas mehr als 100 Prozent vermutlich schneller wäre als die Rollreffgenua, die zusätzlich einen Teil der möglichen Segelleistungen verpuffen lässt. Das feinfühliges Ruderverhalten, die hohe Stabilität und das gute Leistungspotenzial sprechen für ein sehr ausgewogenes Verhalten bei korrekter Einstellung des Riggs und viel Segelspass – auch mit kleiner Crew.

Keine Kompromisse beim Rigg

Ebenfalls positiv fanden wir das Riggkonzept. Keine Kompromisslösungen mit backstaglosen Fraktionallriggs, die bei einer solchen Bootsgröße zum kaum beherrschbaren Trimmproblem werden. Yachtentwicklung Potsdam setzt konsequenterweise auf eine Topptakelung, die beim Segeln allein über die Achterstagspannung ausreichend getrimmt werden kann, wenn Wanten und Vorstag



Oben links: Ein geräumiges und ergonomisch gutes Cockpit. Den Traveller gibt es auch in einer herausnehmbaren Version. Der hydraulische Achterstagspanner ist Sonderausstattung. Eine sinnvoll konstruierte Talje funktioniert genauso gut und ist einfacher zu bedienen.

Oben rechts: Der Kartentisch mit dem Landanschluss und dem Gleichstromverteiler. Die Elektrik ist sauber auf Hutschienen montiert, der Platz für Instrumente etwas knapp.

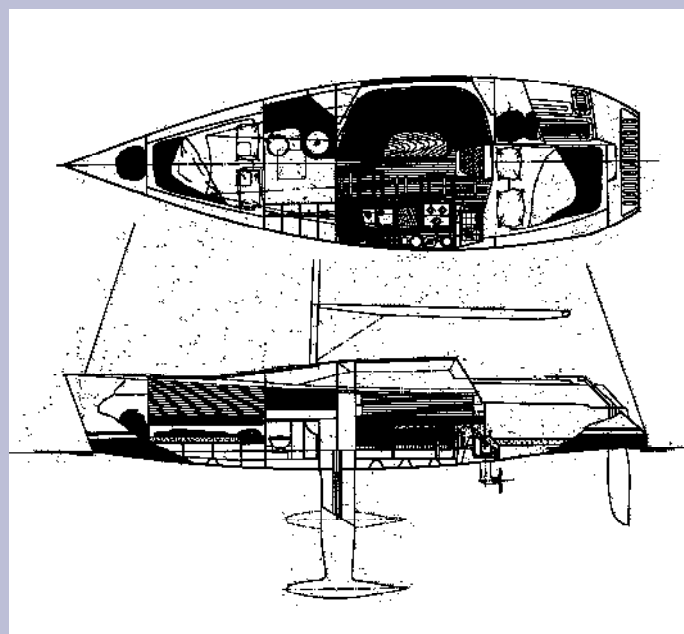
Rechts: Hier kann das nasse Ölzeug abtropfen.

Unten: Der 18 PS Volvo Saildrive ist gut isoliert und ebenso gut zugänglich. In der Serienversion dieseln 7,4 kW / 10 PS unter der Haube, die als Flautenschieber normalerweise auch reichen.





Technische Daten Rommel 34 CR



Rumpflänge:	9,95 m
Länge Wasserlinie:	9,50 m
Breite:	3,00 m
Gewicht:	ab 3,7 Tonnen
Tiefgang minimum:	1,35 m
Tiefgang maximum:	2,65 m
Tiefgang Ruder (andere Versionen möglich):	1,25 m
Masthöhe über Deck:	14,50 m
Großsegel:	27,52 m ²
Rollreffgenua 130/150 Prozent:	33/38 m ²
Genua I 150 Prozent:	38,13 m ²
Fock 100 Prozent:	25,42 m ²
Spinnaker:	86 m ²
Motor Volvo Penta 2010, 7,5 kW / 10 PS, optional Volvo Penta 2020, 13,3 kW / 18 PS	
theoretische Rumpfgeschwindigkeit:	ca. 7,50 Knoten
Stehhöhe Salon:	ca. 1,90 m
Vorschiff:	ca. 1,80
Preis ohne Segel ab:	104 284 Euro
Preis segelfertig:	ab ca. 125 000 Euro

Hersteller und Vertrieb : Yacht Entwicklung Potsdam, Bertinistraße 18 – 22, D-14469 Potsdam,
 Telefon (03 31) 24 21 61, Fax (03 31) 24 21 63
 mail@rommel-yachts.de, www.rommel-yachts.de.

Stärken und Schwächen

- *schnell und problemlos zu segeln*
- *gute und aufwändige Verarbeitung*
- *Hubkielkonstruktion mit viel Tiefgangreduzierung*
- *gelungenes Rigg, sehr steifes Boot*
- *guter Kompromiss zwischen Cruiser und Racer*
- *mit hochgeholtem Kiel nicht so gut manövrierbar*
- *z. T. rutschiger Kajütaufbau*

einmal korrekt eingestellt sind. Optional sind auch „Checkstays“ erhältlich, die die Mastbiegung begrenzen und mit denen ambitionierte Segler noch zusätzlich „einen drauflegen“ können.

Deckslayout und Beschläge

Das Deckslayout und die Beschlagsausstattung ist übersichtlich gehalten, stammt von renommierten Herstellern und entspricht einem hohen Standard. Die Genuaschot kann wahlweise über die Fallwischen auf dem Kajütdach geholt werden oder im „Einhandmodus“ auf Wischen in Travellerhöhe. Die Wischen sind selbstholend.

Wer sich in einem tiefen Cockpit am Süllrand anlehnen möchte, muss ein anderes Boot kaufen. Die Sitzposition ist relativ hoch, aber entgegen anfänglicher Skepsis nicht unbequem. Man sitzt sehr angenehm auf dem breiten Deck, locker in die Relingsgurte gelehnt.

Wer es im Hafen bequemer haben möchte, steckt eine „Kaffeereling“ in spezielle Halterungen im Süllrand und lehnt sich an.

Das sauber verlegte Teakdeck gehört nicht zur Standardausführung. Serienmäßig ist nur das Cockpit mit Teak belegt und das Deck mit einem rutschfesten Anstrich versehen. Beim Aufbau sollte sich die Werft vielleicht auch noch etwas einfallen lassen. Dieser ist lackiert und ziemlich glatt.

Rumpf und Bauqualität

Gebaut wird die Schale und das Deck der Rommel 34 aus Polyester, Glas und Divinacell-Schaum. Der Unterwasserbereich des Trapezspanners ist massiv laminiert. Der Kielkasten nimmt gleichzeitig auch die Riggkräfte auf und überträgt



Oben links: Die Doppelkoje im Achterschiff ist offen und geräumig. Der Motorkasten dient gleichzeitig als Niedergang.

Oben rechts: Der Salontisch und das U-Sofa. Die Außenhautverkleidung als Wegerung ist auch im ganzen Boot erhältlich und sollte den serienmäßigen GFK-Verkleidungen vorgezogen werden.

Unten rechts: Naßzelle mit Waschbecken und WC. Auf Wunsch kann dort auch eine Dusche installiert werden. Links im Bild und im Spiegel ist ein massiver Unterzug für die Püttings zu sehen, der die Kräfte unter den Kielkasten leitet, auf welchem der Mast steht. Eine statisch saubere Lösung. Blick in das Vorschiff.

Unten links: Pantry mit Spiritus-Kocher und Backofen. Das spart die Gasprüfung und stinkt nicht. Darüber ist eine Dunstabzugshaube mit Gebläse nach aussen montiert. Neben dem Kocher die Spüle mit Kühlbox sowie Schapps und Schubladen für die Küchenutensilien. Die Verarbeitung der Einbauten ist fachlich sauber, ebenso alle anderen Bootsbauarbeiten an der 34 CR.





diese auf ein Schott. Der Rumpf wird von Formteilen ausgesteift, die gleichzeitig einen Großteil der Einrichtung darstellen. So sind Pantry, Naßzelle, Salonsofa und die Achterkabine als GFK-Teil gefertigt. Auch die Deckenverkleidung besteht aus GFK. Das sieht sauber aus und lässt sich seriell fertigen. Der Nachteil ist allerdings, dass man von innen nicht an die Außenhaut kommt. Die Serienbeschläge sind in einlamierte Aluminiumplatten geschraubt.

In den Stauräumen steht das Staugut auf Bodenbrettern mit Luftlöchern, damit darunter die Luft zirkulieren kann und die Feuchtigkeit abtransportiert wird.

Im Vorschiffsbereich ist das Boot konventionell mit Sperrholz ausgebaut. Da kann die Werft spezielle Eignerwünsche umsetzen. Aber auch sonst ist man bei YEP offen für individuelle Lösungen. Sogar eine geschlossene Achterkabine wurde schon realisiert. Wer keine Pantry mit Kocher und Backofen möchte, bekommt das Boot auch ohne. Die Werft kann den Ausbau individuell gestalten.

Das Design der Rommel 34 CR polarisiert: Sie gefällt oder eben nicht. Das gilt sowohl für den Riss mit dem stark hochgezogenen Bug, der ein Einsteigen nur mit einem grossen Schritt möglich macht, als auch für den Innenausbau mit den harten Kontrasten von dunklem Holz und weissen Flächen. In der Standardversion ist achtern eine große Doppelkoje mit ausreichender Kopffreiheit, im Salon ein U-Sofa und gegenüber die Pantry mit Spüle, Kocher und Kühlbox. Die Raumaufteilung mit der zwischen Vorschiff und Salon eingeschobenen Nasszelle, die beidseits geschlossen werden kann, ist sehr zweckmäßig. Denn dadurch bietet das 10-Meter-Boot mehr

Platz als man eigentlich erwarten würde. Die Kojen sind mit ca. 2 × 1,70 Meter ausreichend groß, die Stehhöhe im Boot beträgt max. 1,90 Meter. Das Platzangebot ist ideal für eine Familie mit maximal vier Personen. Die Maschine ist in einer schallgedämmten Box in den Niedergang integriert, und kann zur Wartung fast komplett frei gelegt werden – vorbildlich. Der Kielkasten ist günstig in die Einrichtung integriert und steht in der Nasszelle. Sauber gelöst ist die gesamte elektronische Verdrahtung. Etwas Fingerspitzengefühl verlangt das Manövrieren bei Seitenwind mit hochgepumptem Kiel, da die Lateralfläche dann sehr klein ist und die Rommel 34 CR dann Fahrt braucht. mh / hdm



Fazit: Die Rommel 34 ist ein Boot für Leute, die auf einfache Art und Weise mit der Familie schnell segeln wollen und ein ungewöhnliches Design schätzen. Sie ist ein gut gelungener Kompromiss zwischen Cruiser und Racer. Durch die Topptakelung hält sich der Trimm Aufwand in Grenzen und ambitioniertere Segler können mit den Checkstays noch ein paar Zehntelknoten „herauskitzeln“. Der Gebrauchswert des Bootes ist hoch. Die serienmäßige Ausstattung bietet schon vieles, um auch mal längere Zeit auf dem Boot zu wohnen. Der elektrohydraulische Hubkiel ist für den Bodensee ideal. Der Preis scheint für die hochwertige Bauweise und Ausstattung noch angemessen.