



Für den **Bodensee** geschaffen



Hübsch ist sie, mit ihren langen gestreckten Linien, die von dem Stabdeck mit der lackierten Mahagonilaubung noch verstärkt werden. Ein richtig eleganter Daysailor ist die Hempel 31 geworden, das jüngste Werk der Radolfzeller Designerin Juliane Hempel und Bootsbauer Josef Martin. Ein Segelboot für den Bodensee, mit moderaten Maßen, guten Leichtwindeigenschaften und bescheidenem aber ausreichendem Wohnkomfort für zwei Personen.

Hempel 31

Maße:

Lüa 9,50 m, Breite 2,40 m,
Tiefgang 1,50m, Gewicht
ca. 2100 kg, Segelfläche 50 m²

Preis:

auf Anfrage

Von Michael Häßler

Einhandtauglich sollte sie sein. Das war eines der wichtigsten Kriterien des Eigners. Die Hempel 31 ist die moderne Version eines kleinen, leicht beherrschbaren Tourenbootes, das zwar mit zwei Kojen ausgestattet ist, aber primär zum Segeln gebaut wurde und durch entsprechende Segeleigenschaften beeindruckt.

Richtig schnell ist die Hempel 31 auch, auf alle Fälle bei wenig Wind. Leider hatten wir an unserem Segeltag keinen ebenbürtigen „Gegner“ getroffen. „Mit einer X99 können wir aber jederzeit mithalten“, sagt Juliane Hempel.

Mit seinen Maßen ist das Boot fast ideal für den Bodensee. Fast deswegen, weil 1,50 Meter Tiefgang für manchen Liegeplatz doch noch etwas zu viel sind. Ein kürzerer Kiel geht aber zu Lasten der Segeleigenschaften und mit einem Hubkiel wäre der Lebensraum unter Deck deutlich eingeschränkt.

Dieser ist, trotz guter Ausnutzung, ohnehin nicht so üppig. Die neueste Konstruktion der Radolfzeller Designerin will aber gar keine schwimmende Ferienwohnung, sondern einfach nur ein schnelles und einfach zu handhabendes Segelboot sein, auf dem man auch mal übernachten kann.

Oberster Grundsatz bei der Konstruktion sei die Einfachheit gewesen, sagt der Eigner. Darum ist das Boot fast toppgetakelt und man kann auf Backstagen verzichten, ohne irgendwelche Kompromisse bei den Segeleigenschaften eingehen zu müssen.

Wohnen

Auch wenn die Hempel 31 ein reinrassiges Segelboot ist, findet man unter Deck alles, was zwei Personen, die sich etwas einschränken und auf Stehhöhe verzichten wollen, für den Wochenendtörn oder den Urlaub auf dem Boot brauchen.

Die Salonkojen sind ausreichend dimensioniert. Ein Porta-Potti und eine Spüle ist vor dem Mastschott untergebracht. Auch ein kleiner Kocher ließe sich noch verstauen.

Stauraum findet man auf dem Boot in ausreichender Menge. Die Schapps und Schwalbennester unter dem Deck nehmen die alltäglichen Dinge auf. Was man nicht so oft braucht, findet unter den Kojen oder den Backskisten Platz.

Die Bilge ist flach und als Stauraum nicht geeignet. Aber unter den Kojenbrettern im Vorschiff lässt sich einiges unterbringen.

Polster gibt es dort keine, das offene Vorschiff ist als Segellast gedacht. Dort befinden sich der Spinnaker und der Gennaker sowie die Vorsegel.

Auf der Backbordseite des Vorschiffs ist ein Kleiderschrank eingebaut. Das Vorschiff selbst ist geräumig genug, damit dort ohne weiteres noch eine Person oder

zwei Kinder übernachten könnten.

Auf einen Salontisch hat der Eigner, zugunsten von mehr Bewegungsfreiheit unter Deck, verzichtet.

Das Interieur ist aus lackiertem Sipo-Mahagoni sehr hochwertig gefertigt. So bestehen die Schapptüren aus geschlitzten Rahmen mit Füllungen und umlaufendem Falz. Die Ecken und Kanten sind abgerundet.

Die teilweise sehr komplexen Decksbalken sind aus Mahagoni und Spruce verleimt. Auf eine Maststütze konnte verzichtet werden. Die Unterseite des Kajütdachs ist in Spruce gefertigt. Die Schotten sind mit umlaufenden Kantenprofilen aus Mahagoni versehen.

Die Inneneinrichtung ist, auf Eignerwunsch, ungebeizt und hochglanzlackiert.

Die Bodenbretter zwischen Kielschwein und Stringern bestehen aus Teakplatten mit breiten massiven Umleimern.

Sie liegen auf gleichem Niveau mit dem sichtbaren Kielschwein. Das schafft ein paar Zentimeter zusätzliche Höhe unter dem flachen Aufbau, dafür sind die Platten der Kielbolzen sichtbar.

Mit einer Fahrtenpersenning könnte das geräumige Cockpit ebenfalls in den Wohnbereich mit einbezogen werden.



1

Aus Gründen der Einfachheit wählte der Eigner auch keine Verbrennungsmaschine, sondern einen Elektroantrieb als Flautenschieber. „Ob die Entscheidung gut war, weiß ich noch nicht. In zwei Jahren habe ich damit mehr Erfahrungen“, erklärt er. „Momentan sehe ich den Vorteil einfach darin, dass der Motor leise ist und keine amtlich verordnete Zwangswartung braucht. Dafür ist er erheblich teurer und, mit den notwendigen Batterien, auch wesentlich schwerer. „Ein weiterer Nachteil“, erzählt der stolze Besitzer, „ist der beschränkte Aktionsradius. Der Strom reicht von

Konstanz bis Eriskirch. Dann ist Schluss.“

„Mehr wollten wir aber auch gar nicht“, ergänzt Hempel, „denn schließlich ist es ja ein Segelboot.“

Bauweise und Qualität

Bootsbauer Joseph Martin ist bekannt für solide Qualität. Man sucht bei der Hempel 31 vergeblich stumpfe Leimfugen, obwohl die modernen Leime und Klebstoffsysteme erstaunliche Leistungen vollbringen können. Die Radolfzeller Bootsbauer arbeiten aber grundsätzlich mit klassischen Holzverbindungen wie Überplattungen, Schlitz und Zap-



2



3

fen oder Federverbindungen. Man kombiniert in der Radolfzeller Werft neue Materialien und Techniken mit traditionellem Handwerk. Kraftschlüssige mit formschlüssigen Verbindungen. Das verspricht auch auf Dauer zuverlässige Qualität und geringe Wartung.

Die Schale der Hempel 31 ist über Mallen aus Mahagonifurnieren formverleimt. Die letzte Lage verläuft längs. Das Deck und die waagrechten Flächen im Cockpit bestehen aus Sperrholz mit einer Auflage aus Teakriemen und teilweiser Mahagonilaibung. Alle äußeren Mahagoniteile sind, wie bei Martin-Booten üblich, mit einer kräftig deckenden Beize behandelt. Das nivelliert zwar etwas die Holzstruktur, schafft andererseits aber einen langlebigen Lichtschutz für das Holz.

Unter Deck blieb das Mahagoni auf Eignerwunsch unbehandelt. „Ich mag diese unregelmäßige Vielfalt der Holzstruktur“, erklärt er den Innenausbau. „Holz ist ein natürliches Material und jeder Baum sieht etwas anders aus“, ergänzt er. Der Innen-

1. Der flache Aufbau beeinträchtigt die Sicht nach vorne kaum. Die Holzarbeiten sind hervorragend ausgeführt. Die Beschläge sind praxisingerecht montiert, ausgewählt und für Einhandbedienung angeordnet. In der Klemme auf dem Süllrand wird der Spibaumniederholer belegt. Die Genua ist mit einem modernen Tauwerkschäkel an der Schot befestigt. Am rechten unteren Bildrand ist der versenkte Fuß für die Relingstütze zu sehen.

2. Das schmale Boot besticht mit idealen Bodenseemaßen, sehr guten Segeleigenschaften und gefälliger Optik. Dabei ist es sehr hochwertig gebaut und ausgestattet.

3. Die Linien der Hempel 31 sind zeitlos, gediegen und solide. Alles was sich im Segelsport bisher als sinnvoll herausgestellt hat, findet sich hier wieder. Kurzlebige Modegags sucht man vergeblich und Fehlentwicklungen durch Formelschinderei kommen bei einem solchen Projekt ebenfalls nicht vor.

Technik

Das Rigg ist sehr hochwertig gefertigt und mit zwei Salings sowie Oberwanten, Unterwanten und unterbrochenen Mittelwanten verstagt. Das stehende Gut besteht aus Rod und die weiß lackierten Spieren sind aus Aluminium. Das laufende Gut ist aus modernem Dyneema-Tauwerk hergestellt und sehr aufwändig verspleißt. Das Großsegel läuft sehr leichtgängig an Rutschern mit Gleitlagern auf einer Schiene von Antal. Auf Backstagen konnte aufgrund des hochreichenden Vorstagansatzes und der nach achtern versetzten Püttings verzichtet werden, die ihre Kräfte unter Deck mit Unterzügen in die Verbände einleiten. Das Vorsegelprofil kann nur über die Fallspannung und das Achterstag kontrolliert werden, das Großsegelprofil wird mit den Tuchstreckern und dem Achterstag eingestellt. Das setzt eine sehr exakte Grundeinstellung des stehenden Guts und der Mastkurve voraus.

Der Mastfuß steht an Deck. Darunter liegen die Befestigungsplatten für die Umlenklöcke der Fallen, wodurch ein geschlossenes statisches System entsteht. Das Kajütdach ist deshalb von den Zugkräften der Fallen befreit.

Die Vorsegel werden mit Stagreitern gefahren, was den Segelwechsel mit kleiner Crew und wegen der nicht vorhandenen Seereling erleichtert.

Auf die Reling hat der Eigner bisher verzichtet. Allerdings sind die Schuhe für die Relingstützen bereits im Schandeck versenkt montiert. Die Stützen können also jederzeit eingesteckt und mit dem intelligenten Bajonetverschluss gesichert werden. Auf Bug- und Heckkorb wurde verzichtet.

Der Fockroller ist, wie die Klampen, ebenfalls versenkt eingebaut. Dadurch kann das Vorsegel auf dem Deck aufliegen und in seiner gesamten Fläche zum Vortrieb des Bootes beitragen, ohne

dass der untere Bereich durch permanente Druckausgleichswirbel „außer Gefecht“ gesetzt wird.

Alle Fallen und Trimmleinen sind ins Cockpit umgelenkt. Die Beschläge stammen größtenteils von Antal, RWO und Harken. Sie sind durchdacht ausgewählt und erfüllen ihren jeweiligen Zweck optimal.

Der Traveller verläuft über das Achterdeck und die doppelt geschorene Großschot endet in einer Wirbelbasis auf einem Cockpitpodest. Dadurch können Unterstellungen von 1:2 für schnelle Manöver sowie 1:4 für exakten Trimm genutzt werden.

Nicht ganz glücklich ist die Position der Travellerleinen. Die Klemmen sitzen direkt an den Endstücken der Schiene. Das ist bei Manövern und böigem Wind etwas umständlich, weil sich der Steuermann zur Bedienung des Travellers nach hinten drehen muss.

Als Hilfsantrieb besitzt die Hempel 31 einen Elektromotor von Kräutler mit Saildrive und Drehflügelpropeller. Für Manöver ist ein Elektromotor aufgrund seiner gleichmäßigen Drehmomentkurve bestens geeignet und einem Verbrennungsmotor überlegen. Er bringt auch schon bei kleinen Drehzahlen seine volle Kraft. Ein weiterer Pluspunkt ist die weitgehende Wartungsfreiheit und damit verbunden geringe Folgekosten. Der Treibstoff kommt aus der Steckdose und muss nicht extra gebunkert werden.

Ein Handicap des Elektromotors ist die geringe Reichweite, die von der Batteriekapazität abhängt, das Gewicht der Akkus und die horrenden Anschaffungskosten. Außerdem benötigt ein Bleiakku typischerweise etwa zehn Stunden Ladezeit, bis er wieder einsatzbereit ist. Mal eben einen Kanister Treibstoff in den Tank schütten und weiterfahren, funktioniert damit nicht. Einen solchen Antrieb muss man vorausschauend handhaben.

Aber schließlich ist das Boot zum segeln gedacht...

ausbau entspricht ebenfalls bestem traditionellem Handwerk. Keine einfachen Sperrholztüren vor den Schapps sondern durchgängig Rahmenkonstruktionen mit Füllungen.

Auffallend ist die fehlende Maststütze unter Deck. Die Riggkräfte werden über eine aufwändige, lamellierte Mahagonikonstruktion aufgefangen. Dadurch erscheint die Kajüte großzügiger und der Durchgang ins Vorschiff ist frei.

Decks- und Cockpitlayout

Das Cockpit ist sehr großzügig dimensioniert. Die Sitzduchten sind vor dem Platz des Steuermanns unterbrochen. Das verbessert die Ergonomie des Cockpits. Bei Bedarf können diese Unterbrechungen durch zwei Teakauszüge geschlossen werden, die unter den Seitendecks sitzen.

Unter den Sitzduchten sind Backskisten untergebracht, die eine Menge Stauraum bieten.

Direkt hinter der Kajüte sind praktische Klappen in die Sitzduchten eingelassen, unter denen die Tampen der Fallen und anderer Leinen verschwinden, die auf dem Kajütdach in den Stoppfern belegt sind. Das schafft Ordnung in Cockpit und Kajüte. Üblicherweise werden die Tampen sonst einfach in die Kajüte geworfen.

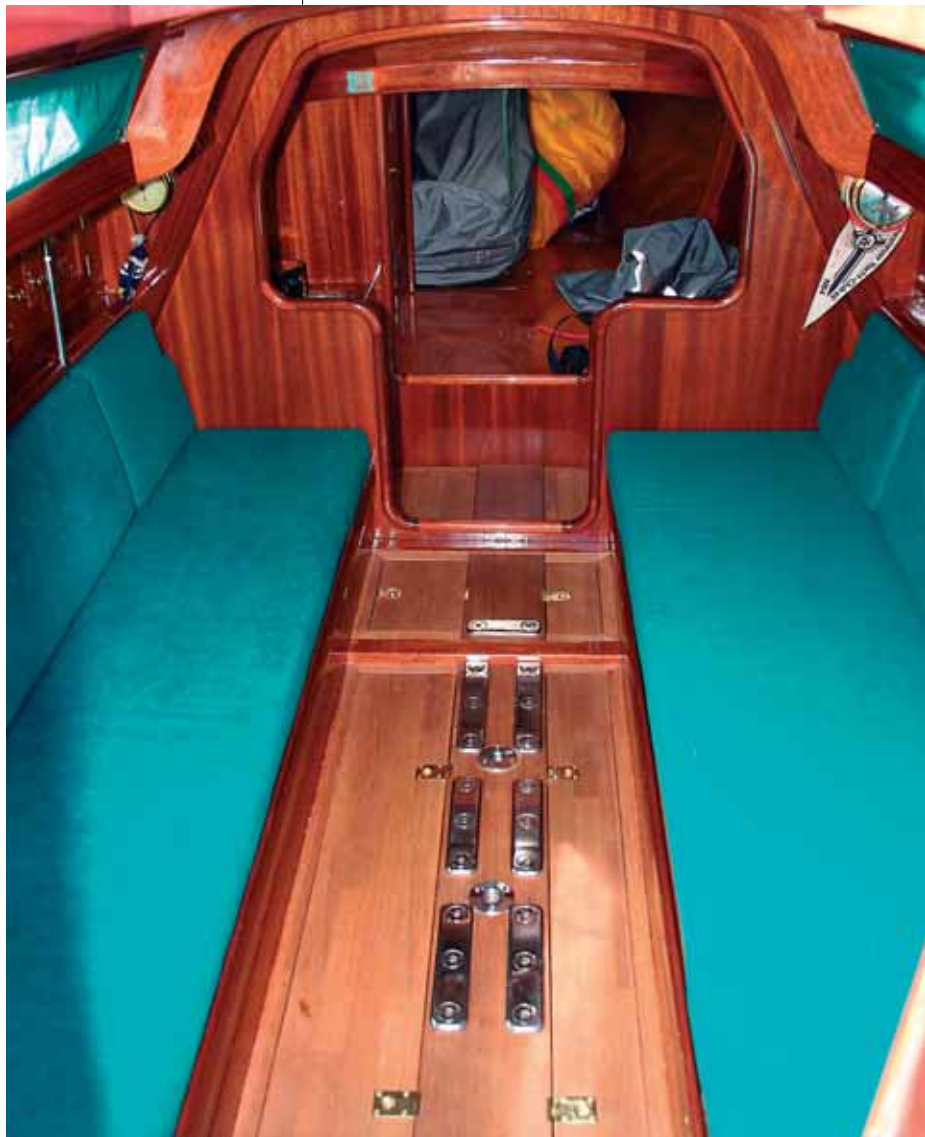
Kosten

Über den Preis wollte der Eigner nicht reden. Das muss man als Journalist und auch als Leser akzeptieren.

Die Nennung des Preises wäre hier auch nicht unbedingt sinnvoll, weil es sich um ein sehr individuelles Boot und nicht um ein Serienprodukt handelt, das jeder Eigner etwas anders möchte.

Jedenfalls bekommt man für sein Geld erstklassiges Handwerk geliefert, das in einer ebenso erstklassigen Konstruktion verwirklicht wurde.

Die Hempel 31 ist eine zeitlose und wertbeständige Investition und kein kurzlebiges Produkt, an dem der Zeitgeist nach ein paar Jahren vorbeigeflogen ist.



1



2



3

1. Der Raum unter Deck ist ausreichend für zwei Personen.
2. Das Kajütdach ist innen mit hellem Spruce-Furnier belegt. Das bringt Licht unter Deck.
3. Unter den Seitendecks sind Schapps und Schwalbennester untergebracht.
4. Im Achterschiff ist viel Stauraum. Gleichzeitig ist das Boot dort aber trimmempfindlich. Schwere Ausrüstung sollte weiter vorn gestaut werden.
5. Der Elektroantrieb ist recht kompakt unter einer wasserdichten Cockpitluke untergebracht.
6. Die Fallen und andere Leinen verschwinden in einer Klappe unter den Duchten.
7. Das Cockpit ist großzügig und praxisgerecht gestaltet. Durch den Traveller auf dem Achterdeck wird es nicht geteilt.



4



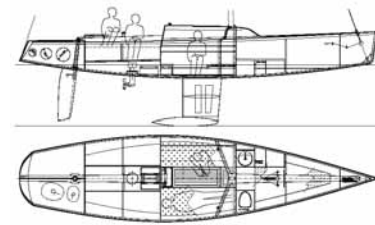
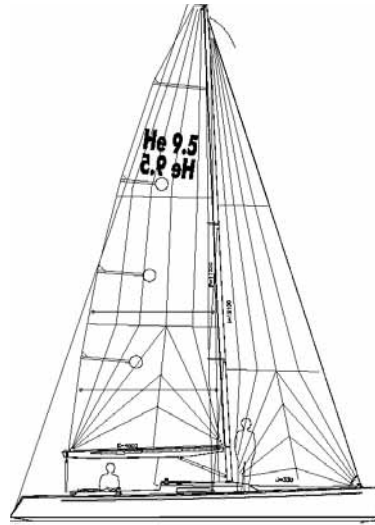
5



6



7



Zahlen

9,50 m	Länge über alles
8,64 m	Länge Wasserlinie
2,40 m	Breite
1100 kg	Ballast
2100 kg	Gewicht
1,50 m	Tiefgang
28,3 m ²	Großsegel
22,2 m ²	Fock
30 m ²	Code zero
70 m ²	Gennaker

Konstruktion: Juliane Hempel, Martinstr. 3b, D-78315 Radolfzell, www.hempel-design.com, info@hempel-design.com, Tel. / Fax +49 77 32 / 82 22 24, Mobil 1 72 / 6 07 08 52

Hersteller: Yachtwerft Martin, Strandbadstraße 25, D-78315 Radolfzell, Tel. +49 (0) 77 32 / 1 01 80, Fax + 49 (0) 77 32 / 1 36 56, www.martin-yachten.de

Stärken und Schwächen

- + Bauqualität
- + Konzept
- + Konstruktion
- + Segeleigenschaften
- Anordnung der Travellerleinen

Fazit

Die Hempel 31 ist ein hervorragend konstruiertes und gebautes, reinrassiges Segelboot. Die Konstrukteurin musste keine Rücksicht auf irgendwelche Ratings oder Vermessungsformeln nehmen, und konnte das Boot so zeichnen, dass alles optimal funktioniert. Ebensovien standen Wünsche nach Rollreiffanlage, Stehhöhe, Nasszelle, Rundsofa, sechs Kojen und Backofen im Raum, die ein Boot in dieser Größe zwangsläufig zum mehr oder weniger faulen Kompromiss werden lassen.

Von ihren Maßen ist die Hempel 31 wie geschaffen für den Bodensee. Einzig der Tiefgang kann im einen oder anderen Fall zum Problem werden. Grundsätzlich sei es aber möglich, auch einen anderen Kiel zu montieren, sagt Juliane Hempel. Das ginge dann aber entweder zu Lasten der Segeleigenschaften oder des Innenraums.

Das Boot segelt bei leichtem Wind hervorragend und es bestehen keine Zweifel, dass das bei mehr Wind anders sein sollte. Allerdings wird man die Genua relativ frühzeitig durch die Fock ersetzen und gegebenenfalls ein Reff ins Großsegel ziehen müssen. Mit etwas Routine ist das aber auch einhand kein großer Akt. Kommt es ganz dick, rollt man das Vorsegel einfach weg und pariert die heftigsten Böen nur mit dem Großsegel. Das geht immer.

Ob man die Hempel 31 eher als komfortablen Daysailor sieht oder als spartanisches Tourenboot ist eine Frage des eigenen Standpunkts. Jedenfalls ist sie ein Boot für Segler, die eine zeitlose und solide Konstruktion suchen und bei den Segelleistungen möglichst wenig Kompromisse eingehen wollen. Wer keinen Wert darauf legt, ein fünfgängiges Menü aus der eigenen Pantry zu zaubern, kann mit der Hempel durchaus auch einen mehrwöchigen Urlaubstörn absolvieren. Zu zweit findet man ausreichend Komfort und auch mit einem Kind ist das noch machbar.