

# 1335 km bis Les Sables - d' Olonne

**Das erste Boot baut man für einen Feind, das zweite für einen Freund und das dritte, aber dazu später. Nach rund 15 000 Meilen auf unserer Ovni 365, die Andrea und ich auf Ostsee, Nordsee und dem Atlantik segelten, kam immer wieder der Wunsch auf, sich noch einmal zu verändern: Ein bisschen mehr Platz, ein bisschen mehr Komfort wie Dusche und Waschmaschine, Wasserheizung und gute Isolierung standen auf der Wunschliste. Wir wollen ja auch im Winter segeln. Und vielleicht mal in die höheren Breiten. Aluminium sollte es sein, so wie das alte, und variabler Tiefgang, um in unserem Hausrevier, der Nordsee, trocken zu fallen, waren sowieso gesetzt.**

Cornell seine unglaublichen Erfahrungen hat einfließen lassen. Mit seiner Garcia 45 (<https://www.blue-yachting.de/neuaboote/garcia-yachts/garcia-exploration-45/>), der Baunummer 1, hat er auch erfolgreich die Nord – Westpassage gequert. Ein Boot für alle Wetter und alle Breiten und mehr Expeditionsschiff als Fahrtenyacht. Aber mit der gewünschten Ausstattung auch außerhalb des Budgets.

Unser heimlicher Favorit war Boreal. Diese kleine französische Werft baut in Tréguier in der Bretagne wunderschöne Aluminiumyachten, mit Decksalon, einem wunderschönen Aluminiumdoghouse und einer sehr seegerechten Einrichtung. Die Werftchefs haben dieses großartige Boot für sich gebaut, um in Patagonien zu segeln und haben nach der Rückkehr diese klei-



*Eine Yacht die auffällt, nicht nur durch ihren optisch gelungenen Aluminiumrumpf, sondern auch durch ihre Segeleigenschaften - Länge läuft!*

Da das Baumaterial feststand, schränkte sich der Fokus relativ schnell ein: In Deutschland baut keine Werft (warum eigentlich nicht?) Serienschiffe aus Aluminium und die Möglichkeit „eine One Off“ zu planen und dann von einer renommierten Werft bauen zu lassen, wurde schnell vom verfügbaren Budget eingeschränkt. Da wir mit unserer Alubat Ovni 365 sehr zufrieden waren, war es das Naheliegendste beim französischen Nachbarn zu schauen. Die haben diverse Werften, die in kleiner Serie mit großer Erfahrung, durable Boote bauen.

## Eine schwere Wahl

Auf Messen hatten wir immer wieder Allures bewundert, gefiel uns doch der Aluminiumrundspanter und der helle, freundliche und moderne Ausbau sehr gut. Die 45.9 (<https://www.blue-yachting.de/neuaboote/allures-yachting/allures-459>) erfüllte viele der gewünschten Punkte, einzig das mit dem Alurumpf verbundene Deck aus Kunststoff begeisterte auf dem ersten Blick nicht. Wenn man von Allures redet, ist Garcia nicht weit entfernt und so wurde auf der Boot in Düsseldorf die Garcia 45 ausgiebig betrachtet und für nahezu perfekt befunden: Fast komplett aus Aluminium, mit Kollisionsschotten vorne und hinten, einem sehr seetauglichen Ausbau und mit dem Decksalon auch von innen perfekt zu steuern. Offensichtlich war erkennbar, dass Jimmy

ne, aber sehr feine Werft gegründet, wo sie ihre Erfahrungen in die Borealreihe haben einfließen lassen.

## Also auf nach Frankreich!

Und Alubat? Wir waren mit der Qualität unserer Ovni 365 sehr zufrieden. Aber wir hatten aber natürlich auch von den wirtschaftlichen Schwierigkeiten gehört, in der die Werft 2013 steckte. Die Ovni 445 gefiel uns zwar ausgesprochen gut und ich kannte auch viele zufriedene Eigner, aber die Innenaufteilung mit Eignerkabine vorne an der Backbordseite sagte uns ganz und gar nicht zu. Alternative Einrichtungsvarianten gab es offiziell nicht, die Werft antwortete auf kein Mail und erst nach intensiven Gesprächen mit dem damaligen Händler erfuhren wir, dass es auch andere Lösungen gibt. Und die Werft habe inzwischen ein neues Management und würde sich sehr über unseren Besuch freuen. Von der Bretagne an die Biskaya ist es nicht weit und wenn man schon mal da ist...

In Les Sables - d'Olonne angekommen, führte uns der neue Werftchef Christian Picard durch die ganze Werft, stellte uns den Mitarbeitern vor und sprach auch von den Problemen der Werft: Managementprobleme und beharrliches Ignorieren von Entwicklungen auf dem Markt und geänderte Bedürfnislagen der Eigner führten ins wirtschaftliche Chaos und schließlich in die

Insolvenz. Aber die Werft hat nicht umsonst einen sehr guten Ruf, hatte sie schließlich seit 1973 über 1500 Yachten gebaut, von den die meisten heute noch unterwegs sind. Eine Auffanggesellschaft wurde gegründet und die Werft den neuen Anforderungen angepasst. Offensichtlich mit Erfolg: Es waren gerade drei Schiffe in Bau. Im Gespräch erfuhren wir, dass die Ovni 450 die renommierte 445 ablösen sollte. Dabei handelte es sich nicht um eine komplette Neuentwicklung, sondern um eine Weiterentwicklung der 445. Der Rumpf war der gleiche und beim Innendesign konnte man natürlich noch mitreden. Baunummer 1 war gerade in Bau und die Werft begann für Baunummer 2 ein Aluminiumdoghouse zu entwickeln.

### Eine Vorentscheidung?

Kurzum: Werft, Management und vor allem die Mitarbeiter, die mit spürbarer Begeisterung an ihrem Produkt arbeiteten, beeindruckten uns sehr und die 450 mit ihrem Aludoghouse, der separierten Dusche und dem großen Technikraum kam unserer Vorstellung schon sehr nah. (<https://www.alubat.com/ovni-450>) Aber Boreal, der eigentliche Grund unserer Reise, stand ja auch noch auf dem Zettel.

Ab nach Tréguier. Jean -Francois Eeman begrüßte uns mit einer unglaublichen Herzlichkeit und zeigte uns gleich seine eigene Boreal 44. (<https://www.boreal-yachts.com/portfolio/le-boreal-44-2/?lang=en>) Das Schiff war wirklich klasse: Navigationsplatz im Doghouse, integriertes Ölzeugschapp, sehr kluges Belüftungskonzept, Daggerbord für bessere Segelperformance, die Liste ist quasi unendlich. Ein so gut durchdachtes Schiff hatten wir noch nicht gesehen. Die anschließende Besichtigung der Werft überzeugte auch. Hohe Fertigungstiefe, ein sehr gut strukturiertes



Schon beim Bau zeigt sich die Größe des schützenden Doghouses.

Zeit- und Projektmanagement und auch hier sehr viel Liebe zum Detail. Der einzige Wermutstropfen waren die Innenmaße, bzw. meine Außenmaße. Mit gut 1,85 m Größe und rund 90 kg Gewicht passte ich irgendwie nicht in das Schiff. Die Dusche hatte eine Höhe von ca. 175 cm, durch die Türen musste ich teilweise quer gehen und die Eignerkoje war doch recht kurz und mit 135 cm ziemlich schmal. Grandioses Schiff, aber nur ideal für Personen, die die 1,80 nicht überschreiten, es wirkte wie um den einen Kopf kleineren Jean-Francois herumgebaut.

Das nächst größere Modell wäre da schon besser gewesen, aber mit knapp 16 m Länge viel zu groß und sowieso absolut unerschwinglich.

Fazit: Garcia wegen dem Preis, Boreal wegen der Abmaße und Allures wegen der Kunststoffdecklösung aus dem Rennen.

Insofern begannen die Verhandlungen mit Alubat. Ein umfangreiches Pflichtenheft wurde erstellt und mit der Werft diskutiert. Die meisten Punkte waren zu realisieren und die Werft wollte unbedingt auf der boot 2019 in Düsseldorf eine Ovni ausstellen. Eine gute Verhandlungsgrundlage für uns und nach diversen Abstimmungen wurde im Januar 2018 der Bauvertrag unterzeichnet. Liefertermin Februar 2019 nach der boot in Düsseldorf. Das Abenteuer konnte beginnen.

### Es geht schnell voran

Die reine Bauzeit betrug rund zehn Monate und während unseres zweiten Besuches im Mai konnten wir einen ersten Blick auf unseren Rumpf werfen und die eben fertiggestellte Baunummer 1 bewundern. In zwei Workshops haben wir unsere Wünsche finalisiert und mit dem Konstrukteur der Werft abgestimmt. War Alubat früher bekannt für seine legendäre Kundenunfreundlichkeit, zeigte



Ungewohnte Perspektive - Der Rumpf wird überkopf gebaut.



Eindrucksvoll - Das Decksegment vor seiner Montage auf den Rumpf.

sich hier, das mit Christian Picard ein Mann am Ruder stand, der die Werft nicht nur neu strukturierte, sondern auch den Kundendialog sehr ernst nahm. Das Ganze mit französischem Charme und angenehmen Humor. Viele Punkte, die wir auf unserer Ovni 365 vermissten und die nicht auf der Ausstattungs- und Optionsliste der Ovni 450 standen, konnten eingebracht und diskutiert werden. Von einigen Punkten und Ideen war die Werft sehr angetan, sodass diese jetzt entweder Standard geworden oder als Option zu wählen sind: Persenning zu verschließendes Doghouse, Heizungsauslass im Doghouse, Rot / Weiß Licht im Doghouse, Energiekonzept mit Waschmaschine über den Inverter, 360 Grad schwenkbarer Plotter, Reflekt Warmwasserheizung, klappbaren Schreibtisch, um nur einige Positionen zu benennen. Über dem Sommer gab es regelmäßige Fotoupdates und beim dritten Besuch war das Kasko fertig, lackiert und isoliert und der Innenausbau stand an. Vorher musste aber die Elektronik geplant und vorbereitet werden.

### Selbst Hand anlegen

*Hedonia*<sup>2</sup> - der Name stand schon fest - wurde ohne Elektronik, ohne Rollreiffanlagen und ohne Segel bestellt. Hintergrund war, dass bei Segeln die Segelwerkstatt Stade (<https://www.segelwerkstatt-stade.de>) für uns der mit Abstand beste Partner ist. Jens Nickel hatte während der Bauzeit, wie immer, perfekt beraten und die Lieferung im Frühjahr 2019 garantiert. Mit Code Zero, Genua, Fock und durchgelattetem Groß mit drei Reffreihen, ist das Schiff für unser Revier bestens ausgerüstet.

Die Elektronik sollte mit einigen Spezialwünschen von Furuno sein und mit Andreas Meyer von rockn-roll-shipping (<https://www.rr-shipping.de>) hatte ich einen Top Spezialisten, mit dem ich die Besonderheiten bis ins Detail im Vorfeld durchgeplant habe. Der Höhepunkt an dem Projekt war, dass ich der Werft abgerungen hatte, im Herbst 2018 vorbeizukommen und die Elektronik selbst vor Ort einzubauen. Alubat war von diesem Vorschlag natürlich nur mäßig begeistert, was zu verstehen ist: Wer will denn schon, dass der Eigner beim Bau seines Schiffes mithilft und den eigenen Leuten vor den Füßen rumspringt und vielleicht noch blöde Fragen stellt. Aber das Schiff ohne Elektronik auf der boot in Düsseldorf zu präsentieren, war natürlich auch keine Option. Insofern ließen sie uns gewähren.



Ein absoluter Hingucker auf der boot `19 - Die nagelneue Ovni 450.

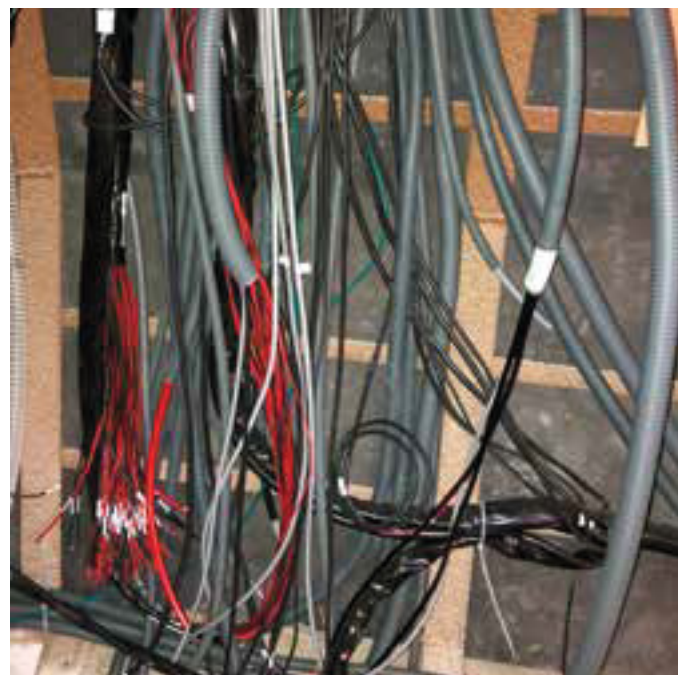
Also ab mit dem Werkstattwagen von Andreas Meyer nach Les Sables-d'Olonne und dort vor Ort die Elektronik eingebaut. Dies war wirklich das absolute Highlight: Knapp eine Woche haben wir an dem Schiff mitgebaut. 100te Meter Kabel gelegt und den Einbau der Instrumente vorbereitet. Da der Rumpf noch nicht ausgebaut war, konnten wir die Kabel professionell in Rohre verlegen und alles bestens dokumentieren. Unzählige Fotos wurden von dem Innenausbau gemacht und in diversen Videos habe ich alles detailliert aufgezeichnet. Eine besser Baudokumentation geht nicht. Viele Details konnte auch noch geklärt werden: So konnten wir die Cockpit Ergonomie anpassen, die Seereling verlängern und ein innovatives Design für die Plotterhalterung implementieren.

Als unglaublich angenehm habe ich die Freundlichkeit der Mitarbeiter empfunden. Trotz dieser ungewohnten Situation, dass der Eigner vor Ort mitarbeitet, waren sie unglaublich hilfsbereit, hatten Ideen und setzten viele Kleinigkeiten zeitnah um. Und wir hatten das Glück, diejenigen kennenzulernen, die den Rumpf geschweißt, die Elektrik eingebaut und die Holzarbeiten umgesetzt haben. Welch Privileg!

Im Dezember erfolgte dann der vierte und letzte Besuch. Die Instrumente wurden eingebaut, angeschlossen und teilweise in Betrieb genommen. Gute Arbeit von Andreas: Das umfangreiche Netzwerk mit Satkompass, Radar, Plotter und Datenausgabe am Naviplatz via Ethernet und über WLAN funktionierte sofort und das eingebaute Marine Soundsystem lieferte einen perfekten Klang.

### Der letzte Check

Weil ja ein Bootsbau ein in der Regel zutiefst emotionales Projekt ist, welches gerne eine gewisse verklärte Betriebsblindheit beim Eigner erzeugt, war von Anfang an eingeplant und auch mit der Werft so besprochen, dass es eine externe Bauabnahme geben wird. Hier hatten wir mit dem bekannten Palstekautor Ralf Weise einen versierten Bootsbaumeister und Sachverständigen im Boot, der zwei Wochen vor der Auslieferung nach Frankreich reiste und 1,5 Tage in jedem Winkel des Bootes kroch (<http://www.yachtgutachten-weise.de>). Mit positivem Ergebnis: Es gab ein paar Kleinigkeiten anzupassen, welche Ralf in einer Liste professionell dokumentierte. Aber im Großen und Ganzen war



Strukturiertes Chaos - Strippenziehen für Fortgeschrittene.

Ralf von unsere *Hedonia*<sup>2</sup> sehr angetan. Ich kann so eine externe Abnahme nur jedem raten, gibt sie doch ein gutes Gefühl und ein gehöriges Stück Sicherheit. Die Werft war auch hier recht kooperativ und konnte viele von den rund 30 Positionen gleich vor Ort erledigen.

### Begehrtes Objekt

Und dann war es soweit: *Hedonia*<sup>2</sup> wurde auf der boot in Düsseldorf ausgestellt und wir sahen dort erstmals unser fertiges Schiff. Sicherlich ein Ereignis, welches wir in unserem Leben nicht vergessen werden.

Eine Woche waren wir auf der Messe. Ich führte interessierte Besucher durch das Schiff und stellte Alubat vor. Da die Zusammenarbeit in dem Projekt wirklich gut war, hatte die Werft gefragt, ob ich bei der Messe als Eigner dabei sein könnte und bereit wäre, unser Schiff vorzustellen. Insgesamt eine positive Erfahrung, die allen Beteiligten viel Spaß machte. Die kleinen Kratzer und Schäden, die auf der Messe entstanden, wurden von der Werft natürlich ausgebessert und als das Schiff dann Anfang Februar ausgeliefert wurde, war fast alles tiptop.

Wir hatten uns für eine Anlieferung an die Ostsee entschieden. Da wir mit ein paar Kinderkrankheiten und Anpassungen rechneten, war die Ostsee insofern ein überschaubares Revier und mit der Böbs Werft in Travemünde hatten wir schon in den letzten Jahren sehr gute Erfahrungen gesammelt.

Die nächsten Schritte waren dann überschaubar. Jens Nickel, von der Segelwerkstatt Stade, lieferte die Segel pünktlich und sie standen - wie erwartet - perfekt. Ralf Zochert von der Firma Z - Line (<https://www.z-line-segel.de>) baute uns eine sehr wertige Bimini, die mit Seitenverschlüssen sogar als Kuchenbude fungiert und der Motor wurden in Betrieb genommen. Natürlich mussten ein paar Pannen abgewettert und Kinderkrankheiten auskuriert werden. Reck in Steuerleinen und eine Kraftstoffleitung, die gerne immer wieder Nebenluft zog, sorgten für ein paar heftige Adrenalinschübe. Auch hier gilt: Gute Leute braucht man. Mit Dirk Schönhoff von Volvo Penta wurde der Sache systematisch auf den Grund gegangen.

Alubat kam mit zwei Personen im März zur Abnahme und am

17. April machten wir die erste Testfahrt unter Segeln. Natürlich unglaublich aufgeregt - wir hatten sie ja noch nie gesegelt. Prima, dass Uwe Claes, unser TO Stützpunktleiter aus Travemünde, an dem Tag zufällig Zeit hatte und uns begleitete. Wenigstens einer, der Ruhe ins Boot gebracht hat. Sein anschließendes Posting auf Facebook trifft unser Gefühl ziemlich genau :

„YES!!! Blauer Himmel, 19-21 kn aus ONO - Ansegeln mit der brandneuen Ovni 450! Was für ein Erlebnis! Locker mal so 8 bis 9 kn SOG, in der Spitze dann auch gerne kurz über 10 kn! Sie liegt unglaublich ruhig am Ruder, Dank der herausklappbaren Schwertes (dann Tiefgang 2,9 m!) tolle Am-Wind-Eigenschaften und raumschots ein Traum! Wahnsinn! Danke das ich das heute erleben durfte!“

Dem ist nichts hinzuzufügen. Auch wir waren sehr zufrieden mit den ersten Meilen.

Im Sommertörn segelten wir begeistert mit unserer *Hedonia*<sup>2</sup> über Stockholm zu den Ålands und Tallin - eine kleine Ostsee-unde. Jetzt im Winter liegen wir in Bremerhaven im Wasser und werden sicherlich das eine oder andere Mal nach Helgoland segeln.

### Spannende 20 Monate liegen hinter uns

Fazit: Wie bereits zu Beginn schon gesagt, baut man das erste Boot für einen Feind, das zweite für einen Freund und das dritte für sich selbst. Und das vierte, welches ja unsere *Hedonia*<sup>2</sup> ist?

Mit dem vierten Boot übernimmt man die Repräsentanz der Werft Alubat in Deutschland. Da die Zusammenarbeit sehr gut funktioniert hat und Alubat in Deutschland keinen Ansprechpartner oder Händler hat, hat Alubat mich gefragt, ob ich dies nicht übernehmen möchte. Das Leben ist bunt und vielfältig und ja, warum eigentlich nicht?

Die Firma Aluship GmbH (<https://alu-ship.de/>) wurde gegründet und ich gebe nun gern mein Wissen und meine Erfahrungen in Sachen Aluminiumbau und Aluminiumyachten von Alubat an interessierte Kunden weiter.

Natürlich auch an Bord unserer Ovni 450 *Hedonia*<sup>2</sup>.

**Carsten Matthias**

