

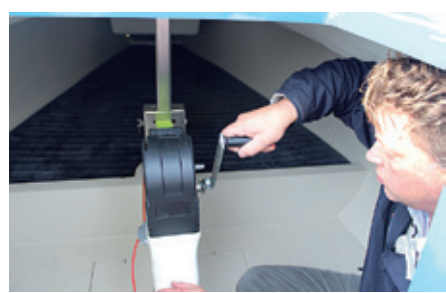
schon gesegelt

Pointer 22: handlicher Daysailer aus dem Hause Yachtwerf Heeg

Allround-Talent für mobilen Einsatz



Das Slippen der Kleinyacht ist kein Problem: Ohne den Trailer vom Zugfahrzeug abzukoppeln, gleitet die Pointer ins Wasser.



Nur fünf Umdrehungen an der Kurbel des Kielkastens sind nötig, um den Ballast auf- und niederzuholen.



Die Fallen und Strecker werden auf das Kajüt-Dach geführt und werden aus dem Cockpit bedient.

Einfach zu trailern, unkompliziert zu segeln, super-easy zu pflegen und ausgesprochen hübsch! Die Pointer 22 hat großes Potenzial, die Daysailer-Szene ordentlich aufzumischen.
Text und Fotos: Silke Springer

Das Wichtigste vorweg: Die Pointer 22 ist eine vielseitig einsetzbare Traileryacht, die von nahezu jedem PKW gezogen werden kann. Mit nur 750 Kilo Gesamtgewicht ist sie unschlagbar leicht, dank Schwenkkiel und unkompliziert zu stellendem Klappmast attraktiv für alle, die gern neue Reviere kennenlernen und die Distanzen dazwischen mit dem Auto überbrücken möchten. Wattenreviere eingeschlossen, denn mit ihren beiden aufholbaren Ruderblättern und dem variablen Kiel kann das Leichtgewicht aufrecht trocken fallen. Weil Trailerbarkeit ein extrem wichtiger Aspekt bei der Konstruktion war, wurde gleich ein passender Trailer mitentwickelt. Die Investition von zusätzlichen 3.650 Euro lohnt sich, wie der Test erweisen wird. Um herauszufinden, ob das Einwassern tatsächlich ohne großen Aufwand vonstatten geht, wie von der Werft behauptet, beginnen wir mit dem Slippen. Das Schiff liegt plan und sicher auf seinem Rollenbett, am Bug gesichert durch ein Gurtband, das es mit dem Trailer verbindet. Im Schritttempo schiebt der Zugwagen den Anhänger rückwärts die Slipbahn hinab, bis seine Räder die Wasserkante berühren. Nun wird die Gurtbremse gelöst, langsam Lose gegeben, und das Schiff rollt seinem Element entgegen, bis es schwimmt, ohne dass der Trailer abgekoppelt werden muss. Einfacher geht's wirklich nicht!

Als Yacht, und auch diese Bezeichnung trifft in gewissem Maße zu, muss die Pointer 22 Übernachtungsmöglichkeiten und Stauraum für kleine Reisetaschen und sonstige Utensilien bieten. Wie sieht es damit aus? Um das herauszufinden, klettern wir unter Deck, was ohnehin ansteht, weil wir ja den Kiel ablassen müssen, bevor wir die Segel setzen.

Wie immer bei Kleinyachten mit aufholbarem Kiel und mittig ausgerichtetem Niedergang dominiert der Kielkasten den Eingangsbereich. In diesem Fall erregt er aber besondere Aufmerksamkeit, weil er mit einem Kurbel-System ausgestattet ist, wie wir es gerade eben am Trailer gesehen haben. Des Rätsels Lösung: Die gleiche Trommel und der gleiche knallgelbe Gurt werden zum Heben und Senken des Kiels verwendet. Wir probieren aus, ob und wie gut die Zweckentfremdung funktioniert, lassen den Kiel ab und heben ihn gleich wieder an. Nur fünf Umdrehungen (für die man sich allerdings ordentlich ins Zeug legen muss), sind nötig, um ihn im Rumpf zu versenken. Vor dem Kielkasten ist eine geräumige Dreieckskoje eingerichtet, die mit zwei Metern Länge und 1,60 Metern Breite auch für groß gewachsene Personen geeignet ist. Taschen, Segelsäcke etc. können unter dem Cockpitboden gestaut werden.

SPEED AND SHINE

Since 1937

ROT

WEISS

Erstklassige Pflegeprodukte für den anspruchsvollen Anwender

ROTWEISS Produkte Josef Zürn • Sandgraben 8 • D-88142 Wasserburg • Telefon (0 83 82) 8 90 44 • Fax 8 95 44 • www.rotweiss24.de



Die Pointer 22 ist leicht zu beherrschen: Auch Segeln unter Gennaker, der am Bugspriet auf einer Rollanlage angeschlagen ist, ist mit kleiner Crew kein Problem.

Fest steht allerdings: Viel Komfort, vor allem in Form von Bewegungsfreiheit, darf man unter Deck nicht erwarten. Der Aufbau ist flach, was dem Schiff eine schöne Silhouette verleiht, aber wenig Stehhöhe erwirkt. Aufrecht sitzen kann man nur im Niedergangsbereich, direkt auf dem Cockpitboden. Mit einem entsprechend gut gepolsterten Kissen mag das gehen, doch klar ist: Mehr als Übernachtungskomfort bietet die Pointer 22 nicht. Tourensegeln mit Kochen und Leben an Bord ist nur was für Puristen.

Berücksichtigen müssen wir, dass es sich beim Testschiff um den Prototypen handelt und noch Verbesserungen vorgenommen werden. Mit dem nächsten fertigen Schiff soll es Halte- und Stau-Vorrichtungen, zum Beispiel für eine mobile Kühlbox, für das Porta Potti, für die Kockkiste geben. Aktuell wird auch an kleinen Veränderungen der Decksform gearbeitet. Der Ankerkasten soll flacher werden, weil er deutlich überdimensioniert ist und zu weit in den Innenraum hineinragt, außerdem wird der Niedergangsausschnitt um zehn Zentimeter vergrößert, um den Einstieg zu erleichtern.

Mit der Form des Rumpfes, die sich durch ausgeprägte Kimmkanten und ein flaches U-Profil im Heckbereich auszeichnet, ist die Werft rundherum zufrieden. Baunummer zwei ist daher schon in Arbeit. Gefertigt wird in Heeg, wo parallel Pointer 25, Randmeerjollen, G2 und Splash-Dinghis entstehen. Schaut man den Laminierern über die Schulter, meint man

eher Maler zu sehen, als Bootsbauer. Mit feinen und allerfeinsten Schaumstoffrollen verteilen die Handwerker das Harz in die kleinsten Rillen und streichen es penibel aus, um ja jede Ecke zu erwischen, aber keinen Überfluss zu produzieren. Nur so kann das niedrige Gewicht der Pointer 22 gehalten werden, ohne auf Festigkeit und Stabilität verzichten zu müssen. Die Bootsbauer der Jachtwerf Heeg sind auf GFK- und Metallarbeiten spezialisiert. Holz-Experten sind nicht erforderlich, zumindest nicht zum Bau von Pointer-Yachten, denn Holzteile gibt es hier nicht.

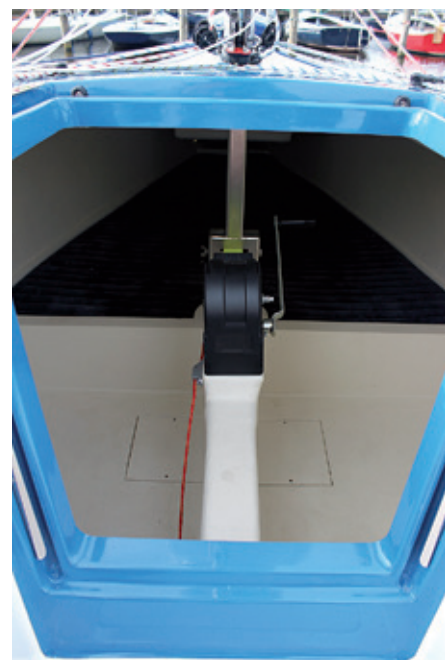
Mit ihren beiden Neuen, der Pointer 25, die vor drei Jahren Premiere feierte, und ihrer kleineren Schwester Pointer 22, vollzieht die Werft einen Generationswechsel ihrer Modell-Palette – hin zu super-pflegeleichten Schiffen mit modernen Linien und einfachem Handling.

Gennaker raus und rein – ein Kinderspiel

Mit Hilfe des Torqeedo-Elektro-Außenborders schlängeln wir uns durch die Boxenreihen der werfteigenen Steganlage, weiter durch Stichkanäle hinaus aufs Heeger Meer. Das im Topp ausgestellte Großsegel, das bis dahin im Lazybag geruht hat, ist mit wenigen Handgriffen hochgezogen. Die Genua, bzw. knapp überlappende Fock, braucht nur ausgerollt zu werden. Wie der Gennaker sitzt sie auf einer eigenen Rollanlage. In diesem Fall



Sorgsam wird die Yacht laminiert: für höchste Qualitätsansprüche und sparsamen Materialverbrauch.



Unter Deck geht es spartanisch zu. Immerhin besteht die Möglichkeit zum Übernachten.



schon gesegelt



Im aufgeräumten Cockpit wird die Großschot in der Mitte geführt, so dass sie von Steuermann und Vorschoter gleichermaßen zu bedienen ist.



Der Ankerkasten im Bug ist üppig bemessen und soll in künftigen Versionen etwas verkleinert werden – zugunsten der Kabinenfülle.

Am Heck arbeitet ein handlicher Torqueedo-Motor, der seinen Platz zwischen der Doppelruder-Anlage findet. Bei Lage hebt sich das Luv-Ruder schnell aus dem Wasser. Mit dem Lee-Ruder hält die Pointer aber sehr gut Kurs. Die aufholbaren Ruderblätter sind ideal, um in Kombination mit dem Schwenkkiel trockenfallen zu können.

handelt es sich sogar um eine Roll-Reffanlage, was die Segelhandhabung auch im Falle von plötzlich aufkommendem Wind extrem unkompliziert gestaltet.

Wir sind zu zweit an Bord und haben reichlich Platz im Cockpit. Im vorderen Abschnitt sind Bänke eingebaut, die wir mit Cockpitpolstern belegen. Weil der Aufbau zu flach ist, um sich daran anzulehnen, stecken wir Rohrgestänge in die dafür vorgesehenen Halterungen auf den Seitendecks und ziehen passende Polster darüber. Alternativ können flachere Gestänge eingeklinkt werden, quasi als Relingsersatz. Da für den Testtag nicht mehr als drei Windstärken angesagt sind, und das Heeger Meer bekanntermaßen keine allzu hohen Wellen aufwirft, belassen wir es bei den weichen Polstern, die wirklichen Komfort an Deck bringen.

Der Steuermann sitzt auf der hohen Kante und stützt sich mit den Füßen an der mittig angebrachten Raste ab. Achtern gibt es keine Bänke, wohl aber eine quer aufgebaute Backskiste, die das Heck verschließt und gleichzeitig als Stauraum dient. Lose Tampenenden verschwinden in aufgehängten Schotentaschen.

Das Rigg kommt von Seldén und ist mit einem breiten Salingspaar und ohne Achterstag ausgerüstet. Die Garderobe hat die niederländische Segelmacherei Miedema Sails geschneidert, man kennt sich seit Jahren. Um aufwändige Verkabelungen zu vermeiden, wurden Raymarine-Bordinstrumente montiert, die sich über integrierte Solarpaneele selbst mit Strom versorgen. Bei der Durchsicht der Decksbeschläge (Harken, Spinlock, Seldén) fällt auf, dass keine Winschen vorhanden

sind. Sowohl die Genua, als auch der Gennaker werden über liegende Knarrblöcke gefahren. Da die Vorsegelfläche nur neun Quadratmeter beträgt und auch der Gennaker nur 28 Quadratmeter ins Rennen bringt, kann man bei beiden Segeln auf Winschen verzichten.

Gut trimmbar ist auch das Großsegel, denn der Fußblock samt Klemme sitzt auf einem stattlichen Podest, was das Ein- und Ausklinken der Schot deutlich erleichtert.

Auffällig ist, dass sämtliche Beschläge, die für die Bedienung der Segel notwendig sind, in der Mitte des Cockpits liegen. Der Sinn dahinter: Vorschoter und Rudergänger sollen die Möglichkeit erhalten, den Segeltrimm zu übernehmen, was die Pointer 22 sowohl mannschafts-, als auch einhandauglich macht, sofern der Vorschoter lieber chillt.

Weil der Gennaker bereits angeschlagen ist und, wie die Fock, nur noch ausgerollt zu werden braucht, gilt diese Einhandauglichkeit auch für Raumschotskurse, auf denen das asymmetrische Segel zum Einsatz kommt. Bei moderatem Wind, wie wir ihn am Testtag haben, gibt es keine Schwierigkeiten, Schiff und Segel allein im Griff zu behalten.

Schon gar nicht an der Kreuz. Nachdem man sich daran gewöhnt hat, dass die Pointer 22 anfangs schnell krängt, sich dann aber, auf der Kimmkante liegend, stabilisiert, kann man sehr entspannt dabei zuschauen, wie das grünbraune Wasser des Heeger Meers am Rumpf entlang zischt. Das Luv-Ruderblatt ein wenig aus dem Wasser gehoben, fährt der Daysailer beinahe wie auf Schienen. Mit bis zu 6,5 Knoten. Wegen der angehängten Ruderblätter baut sich ein leichter Ru-

Technische Daten

Konstruktion: Jachtwerf Heeg
 Lüa: 6,50 m
 Breite: 2,20 m
 Tiefgang: 0,30 – 1,10 m
 Gewicht: 750 kg
 Ballast (Schwenkkiel): Polyesterkiel mit 180 kg Ballast
 Motor: Außenborder oder Einbau-Motor (Torqeedo Cruise 2.0 POD)
 Groß: 14 m²
 Genua: 9 m²
 Gennaker: 28 m²
 Preis, segelfertig: ab 32.500 Euro (ohne Motor)

Koje

Dreieckskoje
 im Bug: 0,40 (Fuß), 1,60 m (Kopf),
 2,00 m Länge

Stehhöhe

Niedergang: 0,92 m
 Sitzhöhe Koje: 0,70 m

Testdaten

Revier: Heeger Meer, Niederlande
 Wind: 2 bis 3 Beaufort
 maximal erreichte Fahrt: 6,5 kn halbwinds, 4,5 kn an der Kreuz

Adresse

Jachtwerf Heeg, It Butlan 14, NL – 8621 DV Heeg,
 Tel. 0031 515 44 22 37, www.jachtwerf-heeg.nl

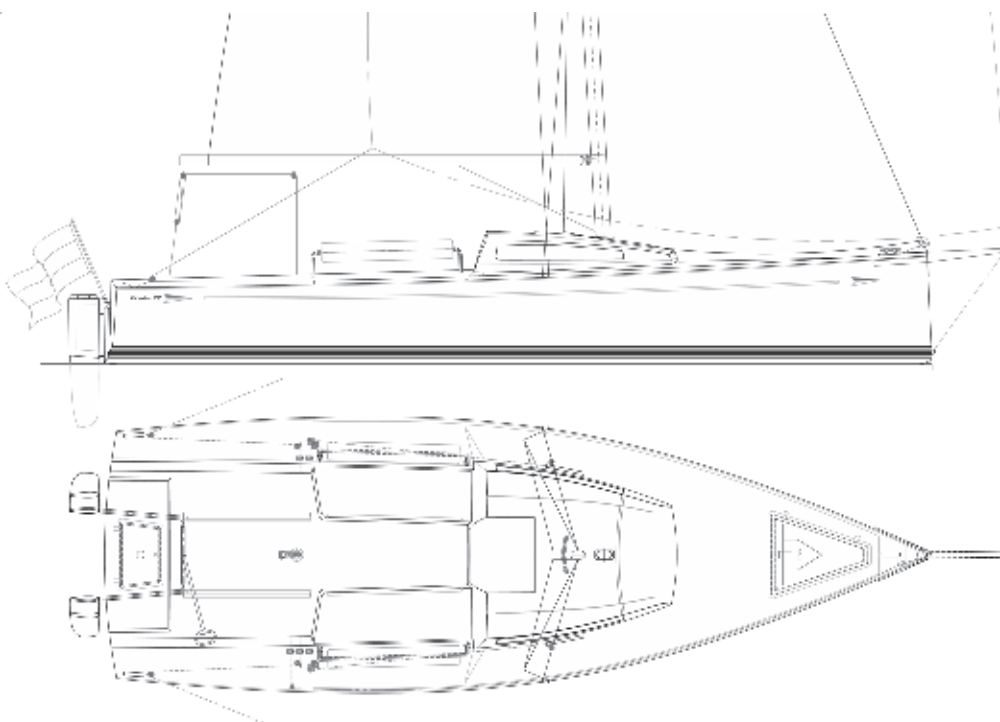


Die Pointer 22 ist ein schmucker kleiner Daysailer, der mit seinen 23 m² Segelfläche am Wind ein ansehnliches Speedpotenzial entwickelt.

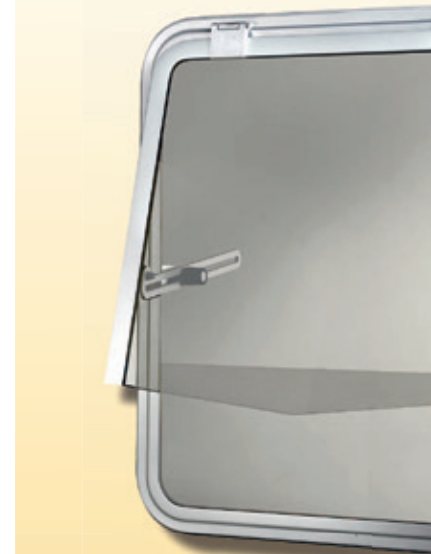
derdruck auf, doch den darf das Schiff gern haben, schließlich will man es ja spüren.

Fazit

Tatsächlich verspricht die Werft nicht zu viel, wenn sie ihr neuestes Modell als Segelboot mit vielen Möglichkeiten beschreibt. Trailern, Slippen, Auf- und Abriggen, alles ist unkompliziert und schnell gemacht. Das trifft auch auf die Segelführung zu, die einhandauglich ist. Nicht zu viel erwarten darf man vom Innenraum. Weil die Kabine mehr einer Schlupfkajüte denn einem Deckshaus ähnelt, ist die Bewegungsfreiheit begrenzt. Alles in allem lässt sich die Pointer 22 als gut segelnder, leicht zu trailernder Daysailer mit Übernachtungsmöglichkeiten kategorisieren.



Fenster nach Maß



-15 %
auf alle Fenster nach Maß
 (gültig für Aufträge bis 31.1.2018)

- Fenster
- Windschutzscheiben
- Niedergänge
- Eingänge
- Luken



+49(0)421- 53 507-0
 info@bukh-bremen.de
 www.bukh-bremen.de
 boot Düsseldorf Halle 10, Stand E 59