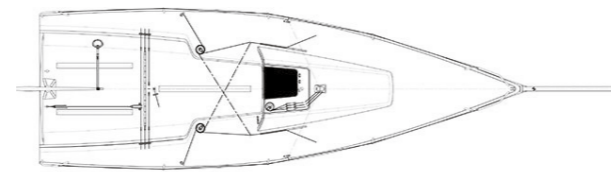


NICHT KLECKERN, KLOTZEN

AN BORD FAREAST 28R



In nur wenigen Jahren hat sich die nahe Shanghai ansässige Werft Fareast Boats vom kleinen Hersteller der Kinderjolle Optimist zum breit aufgestellten Werftbetrieb für Boote und Yachten entwickelt. Die 2015 vorgestellte 28R wurde noch im selben Jahr Internationale Klasse des Weltseglerverbandes.



Dass Chinesen als Hersteller von Segelbooten und Segelyachten einmal im internationalen Bootsgeschäft Fuß fassen würden, war im Jahr 2002 bei der Gründung von Fareast Boats nicht abzusehen. Bis dahin hatte der Segelsport in China, abgesehen von Hongkong, wo die dort ansässigen Europäer und Amerikaner dem Regattasport huldigten, keinerlei Tradition. Fahrzeuge unter Segeln wurden wie die Dschunken nur zum Transport von Waren oder als Kriegsfahrzeuge genutzt, nicht aber zum Sport oder zur Freizeitgestaltung auf dem Wasser.

Das änderte sich erst mit der Vergabe der Olympischen Spiele 2008 in Peking und den Segelwettbewerben in Qingdao. Natürlich wollte die chinesische Führung wie in vielen Sportarten auch auf heimischem Gewässer mit Erfolgen glänzen. Dazu mussten unbedingt Segler und

Seglerinnen in nennenswerter Zahl an den Start. Um die Gründung von Clubs zur Entwicklung des Segelsports voranzutreiben, schrieb das Sportbüro der chinesischen Regierung den Auftrag zum Einkauf einer großen Flotte regattafähiger, von der ISAF zertifizierter Optimisten aus. Doch anstatt die Boote aus dem Ausland einzukaufen, gründete Weifeng Lu, ein Mitarbeiter des Sportbüros, 2002 kurzerhand selbst eine Werft und lieferte noch im selben Jahr die Jollen für die Asiatische Opti Meisterschaft. Zwei Jahre später produzierte seine Werft Fareast Boats über 1.000 Optis für den weltweiten Vertrieb. Als zweites Standbein wurden auch die RIBs für die Vereinstrainer hergestellt. 2005 erhielt Fareast den Generalvertrieb für Performance Laser in China. Das war der Einstieg in den exklusiven Kreis der Olympiaklassen.

Mit den ab 2007 mit ISAF-Lizenz produzierten 420ern erschloss sich die Werft ei-

nen weiteren lukrativen weltweiten Jollenmarkt. Mit der Ausweitung der Produktion war die stetig modernisierte Werft von anfangs 2.000 m² auf 10.000 m² gewachsen. Bei den olympischen Segelwettbewerben 2008 in Qingdao war Fareast Boats für die technische Unterstützung zuständig. Vier Jahre später bei den olympischen Segelwettbewerben auf dem Solent vor Weymouth stammten alle Boote des chinesischen Teams von Fareast und 2013 stellte die Werft alle Laser Jollen für die Weltmeisterschaft in China. Der Schritt in die Kielbootklasse erfolgte dann 2010 mit der kleinen Einstiegskielyacht Fareast 26, die mit ihrem keilförmigen Rumpf, dem negativen Steven und schlanken Anhängen auf der Boot Düsseldorf für Aufsehen sorgte. Aber auch Qualität und Preis beeindruckten Besucher und Fachpublikum. Der Entwurf stammte von dem südafrikanischen Büro Simonis/Voogd und begründete damit die bis heute

andauernde erfolgreiche Zusammenarbeit.

Anfang 2015 präsentierte die Werft die Fareast 28R, die noch im Oktober des Jahres ISAF One Design-Klasse wurde. Sie kann als Einheitsklasse oder nach Vermessung (IRC oder ORC) gesegelt werden. Mit ihrem keilförmigen Rumpf, dem negativen Steven und den schlanken Anhängen war sie der erste große Kielboot-Coup der jungen Werft und verbreitete sich seither schnell, und zwar auch international. Mit über 400 ausgelieferten Einheiten gehört sie zu den am schnellsten wachsenden Kielboot-Einheitsklassen mit Flotten in Asien, Europa, Nordamerika und Australien.

Geschäftsführerin der hochmodernen Werft mit ihren 200 qualifizierten MitarbeiterInnen ist Demolar Du, die als junges Mädchen im Opti zu segeln begann, verletzungsbedingt aber ihre Segelkarriere aufgeben musste. Jetzt gilt ihre Liebe dem Bau von Segelbooten. Unter ihrer Leitung hat sich Fareast Boats dank modernster Fertigungsmethoden und Qualitäts-Komponenten zum größten Bootsbauer und Ausrüster in China entwickelt. Für den Formenbau steht eine große, werfteigene 5-Achs-CNC-Fräse zur Verfügung, und alle Schaum- und Glasfaser-Kits werden von Laser-Plottern millimetergenau zugeschnitten. Rumpf und Deck der Fareast 28R entstehen als Schaum-sandwich im Vakuum-Infusionsverfahren. Das garantiert ein leichtes und zugleich hochfestes Laminat. Kielfinne und Ruder bestehen sogar aus Kohlefaser, das Rigg kommt von Seldén und die großzügig dimensionierten Beschläge an Deck stammen von Harken und Spinlock. Der Kiel ist für den Hängertransport als Hubversion ausgeführt.

Die Verarbeitung unter Deck ist durchwegs sauber, eine Einrichtung im herkömmlichen Sinn gibt es jedoch nicht. Lediglich eine graue, per Klettverschluss eingeklebte Segeltuchtasche, in der notwen-



1. Spaßboot – die 28R mit ihrem negativen Steven besticht schon bei mäßigem Wind unter Gennaker mit flotter Geschwindigkeit
2. Sportboot – trotz des hohen aufrichtenden Moments heißt es für die Crew unter Vollzeug am Wind offshore-like auf die hohe Kante

dige Utensilien untergebracht werden. Nach dem Motto »einfach, aber solide« befinden sich die Püttinge für Ober- und Unterwanten nicht unter Deck, sondern sind von außen mit kräftigen Schrauben im dort verstärkten Deck und Rumpf verbolzt. Weder an noch unter Deck gibt es scharfe Kanten.

Mit ihrem hochmodernen, gleichwohl einfachem, erschwinglichem und praktischem Eintypdesign und dem 7/8 Rigg ohne ausgestelltes Großsegel peilt die Fareast 28R vornehmlich den küstennahen Sportbootmarkt, aber auch sportboot-affine Segler auf großen Binnenrevieren an. Tatsächlich ist die 28R auf ganzer Linie ein modernes Sportboot mit keilförmigem Rumpf, offenem Cockpit, einziehbarem Bugspriet und zeitgemäßem, negativem Steven. Als Racer ist sie gedacht für eine fünfköpfige Crew mit einem maximalen Gesamtgewicht von 425 kg (laut Klassenvorschrift) oder auch für

Einhand- oder Shorthanded-Regatten, die sich aktuell wachsender Beliebtheit erfreuen. Die erste Weltmeisterschaft fand 2017 vor Malmö in Schweden statt, 2020 ist der Kieler Yacht-Club Ausrichter der vierten WM in Kooperation mit Diamond Yachts in Laboe.

Nach Aussage des deutschen Importeurs Dines Pontoppidan lässt sie sich aber auch als Vielzweckboot einsetzen: »Die Fareast 28R können nicht nur trainierte Profi-Crews, sondern auch Einsteiger segeln. Als Daysailer für den entspannten Nachmittag auf dem Wasser lässt sie sich auch gut zu zweit oder zu dritt segeln.« Schließlich ist sie auch schon für die Ausbildung von jungen oder sogar älteren Erwachsenen im Einsatz. Pontoppidan sieht die Gründe für die Vielseitigkeit darin, dass sie »dank ihres hohen aufrichtenden Moments und des ergonomischen Cockpits einfach und gut





1



2

zu kontrollieren ist.« Bei einem Gesamtgewicht von 1.300 kg wirken sich die 680 kg im Kiel deutlich aus. Beim Betreten merkt man sehr schnell, wie steif das Boot ist. Das Cockpitlayout ist einfach und zugleich zweckmäßig ausgerüstet. Die Fockleitösen werden auf den Schienen mit bewährtem Druckknopf und nicht mit Leinen eingestellt und die meisten Kontrollleinen laufen über anstatt unter Deck auf die Winsch. Ihre Enden verschwinden einfach und ohne großen konstruktiven und baulichen Aufwand in großen Taschen. Ähnliches gilt auch für den Gennaker, der einfach aus dem in den Niedergang eingehängten Segelsack und nicht aus einer Vorschiffstrompete gesetzt wird. Die Großschot entspricht

1. Daysailer – unter Deck durchweg sauber verarbeitet, einfach ausgestattet mit Segeltuchtasche und solide verschraubte Wanten
2. Leichter Anhang – Ruderblatt samt Pinne bestehen aus hochfestem Kohlefaserverlaminat
3. Bewährter Standard – die Großschot mit Grob- und Feineinstellung und Seitenjustierung über den Traveller
4. E-mobil – der Außenborder von Torqeedo reicht als Flautenschieber und Hilfsmotor allemal



3

mit ihrer gewöhnlichen Grobeinstellung und der Feineinstellung mithilfe der Travellerleinen, beide in Klemmen am Cockpitsüß zur Hand, üblichem Standard. Ob Einsteiger oder erfahrener Segler, an dieses übersichtliche Layout gewöhnt man sich schnell.

Unser Ausflug in Regattabesetzung auf die Kieler Förde mit einem Schlag zunächst Förde einwärts bescherte uns moderaten Wind zwischen 8 und 10 Knoten, in Böen aus westlichen Richtungen auch schon mal mehr. Am Wind segelten wir durchweg mit 5 bis 7 Knoten. Dabei beschleunigte die 28R fühlbar auf eine Zunahme in der Windstärke. Einziger Wermutstropfen – mit voller Crewstärke ist die Steuermannsposition auf dem zum Heck hin schmalen Seitendeck und mit dem oberen Relingsdraht im Nacken nicht gerade komfortabel. »Bei Regatten sitzt der vorderste deshalb ganz nah am Want oder sogar davor« erklärt Finn Heeg von Diamond Yachts. In der Spitze erreichten wir 7,2 Knoten. Auf dem Weg in die Strander Bucht unter Gennaker brachten wir es auf 7 bis 9 Knoten. In einer kurzen, heftigen Bö kamen wir mit 10 Knoten sogar ins Gleiten. Leider ließ der Wind in der Strander Bucht zum Ende



4

meines Zeitkontingents nach. Das Fotoshooting musste daher ohne mich stattfinden.

Fazit: Auch die Fareast 28R ist keine »eierlegende Wollmilchsau«, doch schon in der Grundausstattung bietet sie für einen

nahezu unschlagbaren Preis gegenüber vergleichbaren Booten viel und sicheren Segelspaß.

Text: Jochen Halbe

Fotos: Diamond Yachts (3), Jochen Halbe (4)

TECHNISCHE DATEN

Länge über Alles: 9,07 m
LWL: 8,53 m
Breite: 2,75 m
Tiefgang: 1,75 m
Verdrängung: 1.360 kg
Kiel: T-Kiel, Finne Kohlefaser, Ballast Bleibombe
Ballast: 680 kg
Mast/Baum: Seldén, Aluminium
Segel: One Sails 115R, ZZ Black Technora
Segelfläche a. W.: 48 m²
Groß: 27,8 m²
Fock: 20,2 m²
Gennaker: 80 m²
Winschen: Harken ST
Motor: Torqeedo Travel 1103, 11kW≈3 PS

CE-Zertifikat: C (küstennahe Gewässer)
Konstruktion: Simonis Voogd Yachtdesign
Werft: Fareast Boats, Shanghai, China
Preis: Standardausführung 51.909 Euro
 gesegelte Ausführung 61.802 Euro
Baujahr: 2019, Baunummer 410

WERFT UND WEITERE INFORMATIONEN

Fareast Boats, Shanghai, China
Vertrieb: Diamond Yachts,
 Tel. 04343-42270,
www.diamond-yachts.de

