

# TEST 896

## SEGELBOOTE

Text und Fotos: Roland Duller

## REACHER 780

Rumpflänge:	7,80 m
Breite:	2,54 m
Tiefgang (Hubkiel):	0,50–1,80 m
Gewicht:	1.150 kg
Ballast:	525 kg
Großsegel:	25,1 m <sup>2</sup>
Fock:	17,5 m <sup>2</sup>
Gennaker:	65 m <sup>2</sup>
Kojen:	4

**PREIS:** € 55.980,-  
ab Werft, inkl. Segel (inkl. MwSt.)

### EXTRAS (AUSWAHL):

Tisch:	420,-
Flexible Nasszelle:	1.176,-
Badeleiter:	204,-
Rumpfluken:	720,-
Luke ins Cockpit:	420,-
Backskiste im Cockpit:	480,-
Genuarollreff:	900,-
Lazybag und -jacks:	528,-
Rodkicker:	384,-
Rumpf aus Karbon:	12.000,-
Karbon-Mast:	7.800,-
Dyneema-Leinen:	900,-
Tacktick:	2.280,-
Trailer:	4.560,-
Außenborder-Klappsysteem:	1.020,-
Anker mit Leine:	144,-
Gennaker (65 m <sup>2</sup> ):	1.680,-
Code 0 plus Roller:	3.120,-
Winschen Upgrade:	960,-

### WERFT & VERTRIEB:

Reacher Llc, HR-51000 Rijeka,  
Tel.: +385/91/355 00 99,  
E-Mail: sail@reacher780.com,  
www.reacher780.com



# LICHTBLICK

**Cooler Kombi.** Die Reacher 780 vereint gute Segeleigenschaften mit reichlich Lebensraum und individuellem Deckslayout

REACHER 780

*Rassig. Die Reacher ist hochbordig, dank eines Designtricks sieht man ihr das unter Segel aber nicht an*



**Asymmetrisch.** Der versetzte Niedergang beeinflusst das Deckslayout: Am Kajütdach ist nur Platz für eine Fallwint, die Genuawinschen befinden sich achtern auf den Sülls. Der Bugspriet wird manuell eingehängt. Vorteil: keine Öffnung im Rumpf, kein Wasser im Schiff



Die Errungenschaften des modernen Yachtbaus haben sich im Segment der 26-Fuß-Yachten bislang kaum durchgesetzt. Aktuell wird der Markt von Werften aus Polen und anderen osteuropäischen Ländern dominiert. Sie konzentrieren sich in erster Linie auf Fahrtenyachten mit ausgeprägter Wohnfunktion; wichtig sind möglichst breite Kojen und Stehhöhe. Vielfach basieren diese Modelle auf alten, verlängerten oder umgebauten Rümpfen. Dagegen ist nichts einzuwenden – viele Käufer stellen die Lebensqualität an Bord über die Leistung unter Segel. Dennoch ist es erfreulich, wenn eine nach neuesten Erkenntnissen konstruierte Yacht auf den Markt kommt, bei der man gute Segel-

eigenschaften mit ebensolchem Platzangebot zu kombinieren versuchte.

Das Prinzip, auf dem die Reacher 780 basiert, ist nicht neu, wurde aber in dieser Form bislang selten umgesetzt; genau genommen gibt es nur zwei vergleichbare Boote, nämlich Seascape 27 und Sapphire 27. Alle drei Yachten verdanken ihre Existenz nicht einer Großwerft – die bauen derzeit lieber Modelle über 60 Fuß – sondern engagierten Einzelpersonen, wobei sich die Seascape-Gründer Kristian Hainsek und Andraz Mihelin mittlerweile zum europaweiten Marktführer emporgearbeitet haben.

Soweit sind die Initiatoren der Reacher 780 noch nicht. Die aus Kroatien stammenden Brüder Luka und Marco Krejči haben erst vor wenigen Monaten in Tulln auf der

Austrian Boat Show den Prototyp der Reacher 780 vorgestellt, konnten aber soweit unsere Neugierde wecken, dass wir nach Izola fuhren um der Newcomerin dort auf den Zahn zu fühlen.

#### Solide Basis

Die Krejči-Brüder bezeichnen sich als engagierte Amateursegler ohne nennenswerte Regatta-Erfolge. Sie wollten eine gut segelnde, trailerbare Yacht mit Gleitpotenzial bauen, auf der man auch wohnen kann. Die Beschaffung einer alten Form kam nicht in Frage, vielmehr engagierte man mit Andrej Justin einen bekannten slowenischen Konstrukteur, der unter anderem die RC44 gezeichnet hat. Eine kluger Schachzug, denn Justin ist mit dem Genre



**Ungewöhnlich.** Die Genua-Holepunkte befinden sich auf quer zur Mittschiffslinie montierten Schienen, die Schotwinkel werden via Schiene, das Profil via Barberholer verstellt. Interessant ist auch der Verlauf der Genuaschot vom Kajütdach, es geht via Auge und über einen Block zur Winsch. Ein bisserl kompliziert, aber gar nicht so unpraktisch – speziell, wenn man alleine segelt. Gut funktioniert hat auch das Klappsystem für den Außenborder

bestens vertraut. Und er konnte den Rumpf mittels CFD-Analyse (Computational Fluid Dynamics) optimieren, sprich den Einfluss unterschiedlicher Rumpfmifikationen und Krängungswinkel auf die Bootsgeschwindigkeit im Vorfeld per Computer erheben. „CFD ist das effizienteste Werkzeug, das man bei der Entwicklung einer Yacht zur Verfügung haben kann“, erläuterte Justin beim Gespräch in Izola, „der Traum jedes Konstrukteurs – als ob man das Boot segelt, bevor es noch gebaut wird.“

Der moderne Gleittrumpf mit chinesisch achtern etwa genauso breit wie in der Mitte. In aufrechter Schwimmlage, also bei wenig Wind, bietet er so wenig benetzte Fläche wie möglich. Daher klebt er nicht am Wasser und hat sehr gute Leichtwindeigen-

schaften. Die Herausforderung bestand darin, trotzdem im Vorschiff viel Volumen unterzubringen. Dieses darf aber erst bei Lage wirksam werden, um dem Rumpf jene statische und dynamische Stabilität zu verleihen, die er für einen soliden Geradeauslauf benötigt. Ein sicheres Indiz für zu wenig Auftrieb ist übrigens, wenn der Bug in Böen nach Luv wegtaucht – soviel zur Theorie.

In der Praxis beobachteten wir zunächst gemeinsam mit Justin, der es sich nicht hatte nehmen lassen für den Test nach Izola zu kommen, vom Beiboot aus Schwimmlage und Segelverhalten der Yacht. An der Kreuz war deutlich zu sehen, wie sich bei Druckwind so lange Krängung aufbaute, bis das Boot auf der Chine zu liegen kam und sich leichtfüßig fortbewegte.

Bemängelt wurde vom Konstrukteur lediglich der unsauber aufgeklebte Wasserpas, ein Grundübel vieler neuer Yachten.

An der Mole lag die Reacher 780 übrigens unmittelbar neben einer Seascape 27, dabei fiel auf, dass der Freibord der Reacher um rund fünf Zentimeter höher ist. Tatsächlich ist die Bauhöhe eine heikle Angelegenheit für den Konstrukteur. Justin entschied sich für einen markanten Decksprung: Der Rumpf ist also nur in der Mitte sehr hoch, nach achtern und zum Bug hin senkt er sich ab. Dieser Trick verhindert einen zu hohen Schwerpunkt, verleiht der Yacht einen eleganten Auftritt und generiert im Inneren gerade soviel lichte Höhe, dass auch großgewachsene Personen aufrecht am Tisch sitzen können.



**Ausbaufähig.** Wo es nichts gibt, gibt es auch nichts zu kritisieren. Das Innere ist ganz schön karg, der Grad der Wohnlichkeit lässt sich aber steigern. Beispielsweise mit Matratzen, Kühlbox, Spüle, Kocher und flexiblem Toilettenraum (re.)

### Unkonventionelle Lösungen

Justin ist ein sehr erfahrener Regattasegler, gemeinsam mit den Krejčí-Brüdern steckte er viel Zeit in die Konzeption von Rigg, Deckslayout und Cockpitergonomie. Man sieht auf den ersten Blick, dass die gesamte Konfiguration der Sportlichkeit verpflichtet ist. Der Steuermann sitzt auf den seitlichen Sülls, lehnt in gepolsterten Relingsdrähten, stützt sich an GfK-Leisten am Boden ab und hat idealen Zugriff auf Großschot und Traveller – alles perfekt gelöst. Der Bereich vor dem am Boden verlaufenden Traveller ist der Crew vorbehalten, wobei die Sitzbänke ein Zugeständnis an die Fahrtentauglichkeit sind. Einziger Wermutstropfen: Die Rückenlehnen sind zu steil und daher unbequem.

Für eine ungewöhnliche Lösung entschied man sich beim Niedergang. Er befindet sich nicht mittig, sondern wurde nach Backbord verschoben. Das hat weitreichende Folgen:

- Unter Deck erhält man an Steuerbord Platz für eine Nasszelle mit flexiblen Wänden.

- Statt der üblichen, beidseits des Niedergangs angeordneten Winschen, über die auch die Genua geschotet wird, gibt es nur eine zentrale Fallwisch, seitlich davon eine Klaviatur von Curryklemmen für Strecker und Trimmleinen.

- Die Genuawinschen wurden weit achtern unmittelbar vor dem Steuermann auf den seitlichen Sülls montiert. Das machte hinsichtlich Schotführung einen Kunstgriff nötig: Die Schot wird vom Holepunkt über ein Auge am Kajütdach sowie einen am Cockpitsüll liegend montiertem Block zur Wisch geführt. Klingt kompliziert, ist kompliziert, funktionierte aber – vom zusätzlichen Reibungsverlust einmal abgesehen – beim Wenden gut. Für Gennaker und Code 0 passt der Platz hervorragend, außerdem kann der Steuermann, sofern er solo unterwegs ist, die Genuaschot auf die Wisch in Luv legen; eigentlich eine praktikable Sache.

Eine weitere Besonderheit betrifft den Holepunkt der Genua. Die Schotwinkel lassen

sich auf quer (!) zur Mittschiffslinie laufenden Schienen verstellen, Achter- und Unterliekspannung werden via Barberholer kontrolliert. Also genau umgekehrt wie gewohnt.

Der Alumast ist über ein stark gefeiltetes, langes Salingpaar verstagt, das macht ein Achterstag überflüssig. Der Niederholder ist als Talje ausgeführt und mit einer Baumstütze kombiniert.

Eine pfiffige Lösung fand man auch für den Bugspriet. Um das Innere trocken zu halten verzichtete man auf eine ausfahrbare Spiere. Stattdessen gibt es eine fixe Bugnase, die an einen massiven Bugbeschlag gehängt wird. Diese Konstruktion eignet sich für den Gennaker, dank Wasserstag auch für einen Code 0.

### Segeln ist Wahrheit

Beim Test vor Izola wehte es mit sechs bis 14 Knoten. Auch bei wenig Wind zeigte die Reacher eine erfrischende Bereitschaft zur Bewegung. Getrübt wurde die Agilität durch die schwergängige Ruderanlage, die keinerlei Steuergefühl aufkommen ließ. Laut

Justin war dies ein Problem des Prototypen, grundsätzlich sollte die Steueranlage wie geschmiert laufen. Eine Doppelruderanlage fühlt sich bei Leichtwind aber immer schwammig an und kann ihre Vorzüge erst bei mehr Wind und Krängung ausspielen. Davon abgesehen war das Segelverhalten hervorragend: Die Reacher reagierte auf Windveränderungen sensibel und beschleunigte in Böen merklich. Rasch baute sie ein wenig Lage auf, um sich letztendlich auf der Chine zu stabilisieren und ausbalanciert zu segeln. Die Geschwindigkeiten an der Kreuz in Zahlen: Bei vier Knoten Wind 3,8 Knoten, bei acht Knoten Wind 5,9 Knoten und bei 14 Knoten Wind 6,3 Knoten. Unter Gennaker kam die Reacher bereits bei neun Knoten Wind ins Gleiten (7 Knoten), bei 14 Knoten Wind piffen wir mit 9,5 Knoten über das flache Wasser vor Izola. Laut Polarogramm sind über 15 Knoten möglich, Justin hält noch mehr für denkbar.

Der Steuermann sitzt komfortabel, hat die Fäden in der Genua im Blick, Traveller und Großschot bei der Hand. Die Crew kann wahlweise im Cockpit, auf den Sülls oder an der Kante sitzen, dabei sorgen gepolsterte Relingsdrähte für Bequemlichkeit.

Der Gennaker wird konventionell mit Fall und Halsleine aus der Luke im Vorschiff gesetzt und dorthin geborgen; beim Setzen aus dem Niedergang besteht die Gefahr, dass er sich in der langen Saling verheddert. Bewährt hat sich die Winschposition am Süll.

### Raumkonzept

Der Innenraum ist spartanisch. Punkt. Dominierendes Element ist die mächtige Führungsbox für den Hubkiel inklusive Talje. Die Bodengruppe, die teilweise als Innenschale ausgeführt ist, wurde hineingeklebt, die für Luken, Genuaschienen und Beschläge verwendeten Schrauben sind frei sichtbar. Dieser Minimalismus hat einen guten Grund: Eine Yacht, die bei neun Knoten Wind ins Gleiten kommen soll, darf keinesfalls zu schwer werden. Deshalb wurden auch die zur Aussteifung verwendeten Elemente in Sandwich ausgeführt. Serienmäßig wird die Yacht leer angeboten, der Grad der Wohnlichkeit lässt sich mittels optionaler Pakete erhöhen. Dazu gehören unter anderem eine Nasszelle mit Wänden aus einer Art Zeltstoff, ein Tisch und natürlich Matratzen für sämtliche Liegeflächen. Bei

der Anordnung der Kojen gibt es einen Unterschied zwischen Cruising- und Racingversion. Die Cruisingversion hat achtern eine Doppelkoje, in der man quer zur Fahrtrichtung schläft, in der Racingversion fällt die Nasszelle einer zweiten Singlekoje zum Opfer.

Ansonsten findet sich zwischen Racer und Cruiser kein Unterschied: Sämtliche Ausrüstungsgegenstände, ob Kocher, Kühlbox, Batterie, Lautsprecher oder tragbare Campingdusche, sind so konzipiert, dass man sie mühelos entfernen kann.

### Resümee

Die Reacher 780 ist erfrischend und am Puls der Zeit, ihre Kreuzeigenschaften sind gut, ihre Raumschoteigenschaften hervorragend. Wer sich in kargem Interieur und mit Topcoat versiegeltem GfK wohlfühlt, wird auch das Cruisen genießen. Eine finale Beurteilung der Bauqualität war uns nicht möglich, da der Prototyp nicht in jener Werft entstand, in der die Serienfertigung laufen soll. Aktuell sind mehrere Kandidaten dafür im Gespräch, die finale Entscheidung ist bei Redaktionsschluss noch nicht gefallen. ■

## DIE AKTUELLE KONKURRENZ



**SEASCAPE 27**

Mutter aller leistungsorientierten Gleityachten mit Cruisingtauglichkeit und erstaunlich guter Wohnfunktion

Rumpflänge: 7,99 m, Breite: 2,94 m, Segelfläche: 47 m<sup>2</sup>, Tiefgang: 0,95–1,90 m, Gewicht: 1,25 t, Ballast: 0,58 t, Konstrukteur: Samuel Manuard [www.thinkseascape.com](http://www.thinkseascape.com)

**PREIS (inkl. MwSt.): € 75.294,-**



**SAPPHIRE 27 CRUISE**

Gleityacht – erhältlich mit konventionellem Rigg oder extremem Squaretop-Groß ohne Achterstag

Rumpflänge: 8,0 m, Breite: 2,50 m, Segelfläche: 37,5/44 m<sup>2</sup>, Tiefg.: 0,75–1,70 m, Gewicht: 1,6 t, Ballast: 0,57 t, Konstrukteur: Claudio Maletto [www.boote-mittendorfer.at](http://www.boote-mittendorfer.at)

**PREIS (inkl. MwSt.): € 49.980,-**



**LIFE 7.5**

Leistungssportlerin aus Schweden mit großem Cockpit, bescheidenem Innenraum, aber dennoch vier Kojen

Rumpflänge: 7,50 m, Breite: 2,50 m, Segelfläche: 42 m<sup>2</sup>, Tiefgang: 0,60–2,0 m, Gewicht: 0,85 t, Ballast: 0,4 t, Konstrukteur: Dieter Blank [www.life-yachts.se](http://www.life-yachts.se)

**PREIS (inkl. MwSt.): € 59.000,-**



**POINTER 25**

Holländische Interpretation einer modernen Yacht; flott an der Kreuz, gut gebaut, traditionelles Design

Rumpflänge: 7,70 m, Breite: 2,50 m, Segelfläche: 37 m<sup>2</sup>, Tiefgang: 1,1/1,5 m, Gewicht: 1,5 t, Ballast: 0,7 t, Konstrukteur: Van de Stadt [www.pointer-yachts.com](http://www.pointer-yachts.com)

**PREIS (inkl. MwSt.): € 56.000,-**