

Bretonische Momente

Die Jolle mit Ballastschwert und Gaffelrigg ist nur optisch ein Oldtimer. Sie präsentiert sich als durchaus agil, reisetauglich und lässt sich selber bauen

Diesen Ausflug in eine andere Zeit hatte ich mit Spannung erwartet. Ich wollte einen kleinen Oldtimer in der Südbretagne segeln, was eigentlich weniger meiner Passion entspricht. Aber ich hatte mir die Zeichnungen angesehen und gedacht: „Lass dich drauf ein und hab Spaß bei der Entdeckung der Langsamkeit!“ Nun ist die Stir Ven streng genommen kein Oldtimer, sondern ein Schiff im Oldtimerlook mit Gaffelrigg, Schwert, weitgehend offen. Aber seine Bauweise ist durchaus nicht alt.

Die Stir Ven – ein flaches Bötchen von gerade mal 6,70 Meter Länge – zwischen Hunderten weißer Kunststoff-Bénéteaus oder -Jeanneaus an unzähligen Stegfinnern in La Baule zu finden schien zunächst aussichtslos. Dann entdeckte ich sie. Ihr geklinkerter dunkler Rumpf, das Großsegel inklusive Gaffel seitlich auf dem Deck liegend, glitt langsam durch die Hafeneinfahrt. Nicht von einem Motor angetrieben, sondern durch Muskelkraft. Der Mann mit Sonnenhut und quergeböpftem Pullover war ein Bilderbuch-Bretone. Ganz gelassen wriggte er das Schiffchen mit einem langen Einzelriemen an einen freien Liegeplatz und vertäute es.

Nach kurzer Vorstellung mit Handschlag eine erste Inaugenscheinnahme. Ein Rundgang, bei dem man schon mal die Nase tief ins Boot steckt, war auf der Stir Ven kaum möglich. Es gab eigentlich nicht viel zu sehen. Ein paar Bronzebeschläge, eine betagte Bronzewinsch, Klampen und eine Kajüte, die eher ein Schlupf-



Steif, lebendig, aber immer gemütlich: Mit gerefftem Gaffelgroß segelt die Stir Ven am Wind

loch war. Der Mann mit dem Sonnenhut verfolgte die Inspektion argwöhnisch. Meine modernen Hightech-Bootsschuhe, sonst meist der Türöffner fürs erste Gespräch, schienen ihn kaum zu interessieren. Also musste ich vorlegen. Ich sagte, dass meine Segelwelt meist mehr mit modernen Rümpfen und immer mit Kunststoff zu tun habe, kaum je mit Gaffeln und schweren Oldtimern. Und ich sagte auch, ich würde mich trotzdem auf ein gemütliches Segeln freuen, vielleicht gebe es ja neue Erlebnisse.

„Dann lassen Sie uns segeln, Sie werden Spaß haben und neue Erfahrungen

sammeln“, so François Vivier, der sich nicht nur als Eigner, sondern auch als Konstrukteur der Stir Ven herausstellte.

Zum Auslaufen verzichtete er auf den Riemen, weil ihm beim Einlaufen in der belebten Einfahrt der Hafenmeister bedeutet hatte, das sei nicht gestattet. Der kleine Fünf-PS-Außenborder wurde aus einem Staufach unter der Pinne herausgeholt und war in Minutenschnelle montiert. Und los ging's.

Mehr als ein paar Meter hinter die Einfahrt ließ Monsieur Vivier den Motor nicht arbeiten. Mit wenigen Handgriffen hatte er Piek- und Klaufall durchgeholt, wobei sich die Stir Ven ganz ruhig und ohne Steuerunterstützung mit einem Windeinfall von 50 Grad hinlegte, als gewähre sie ihrem Skipper Ruhe, die Segel ordentlich zu setzen. Die Genua war ebenfalls schnell oben, dann die Schoten getrimmt.

Mit halbem Wind nahmen wir Kurs Ost, hinein in die Loire, denn die Flut schob uns ein gutes Stück mit. Es wehte mit 2 Beaufort, und die von mir vermutete Langsamkeit stellte sich nicht ein. ➤



Sicher stauen: wasserdichtes Fach für Motor und Ausrüstung im Achterschiff



Einfacher wohnen: Schlafplätze entstehen auf dem Cockpitboden unter einer Plane

Die knorrige Traditionsjolle vor La Baule: Einfacher Segelspaß und hoher Aufmerksamkeitswert sind garantiert



FOTOS: YACHT/N. BRAUSS

Die Stir Ven segelte überaus agil, reagierte aufs Ruder wie eine Regattajolle. An den Blick ins Großsegel habe ich mich umgehend gewöhnt. Was aus der Ferne betrachtet nach Oldtimerrigg aussieht, ist auf einem Kurs bei halbem Wind sehr effektiv. Die Gaffel twistet das Tuch auf, es verliert in Böen den Druck und vermeidet Krängung. Auf einer Regattayacht würde der Großtrimmer bei jeder Bö den Travel-

ler fieren und wieder dicht holen müssen, eventuell sogar noch mit dem Baumniederholer arbeiten. Die Stir-Ven-Gaffel macht das bei Bedarf von selbst. Auch vor dem Wind ist ein Gaffelgroß durchaus so effektiv wie ein normales Segel – und vielleicht ihm sogar überlegen.

Das Kreuzen erledigte das Schiff gutmütig, keineswegs aber betulich und auf jeden Fall besser, als ich es mir vorgestellt

hatte. Wenngleich hier eine Gaffel natürlich immer ein bisschen nach Lee ausweht. Zum Höhebolzen ist die Stir Ven nicht geeignet – aber wer will das schon mit so einem Schiffchen.

Monsieur Vivier wird langsam warm und erzählt nun von selbst, ohne dass ich ihn weiterhin löchern muss. Zum Beispiel, dass er ein weit gereister Mann ist, als Konstrukteur und Consultant in der Großschiffahrt tätig war und dass er Wert darauf legt, dass seine Entwürfe leicht sind. Dieser wiege zum Beispiel nur 600 Kilo, habe ein Ballastschwert von 180 Kilo und sei absolut hochseetauglich. Ein Schiff müsse schön sein, seinem Stil entsprechen, sagt er. Dabei komme es nicht auf historisch korrekte Bauweise an. Die Stir Ven ist wie die meisten seiner Konstruktionen ein Sperrholz-Klinkerbau unter Einsatz von Epoxidharz. Es segele trocken und sei auch auf langen Törns ein angenehmes Gefährt für zwei Personen.

Das Boot ist sieben Jahre alt, und die Gebrauchsspuren sind unverkennbar.

Für den Franzosen ist ein Boot ein Nutzobjekt, kein Ausstellungsstück. Er war viel mit dem Trailer unterwegs, hat in Schottland und in Portugal gesegelt und lange Törns an der französischen Küste unternommen. Stauraum findet sich in der kleinen Kabine unter dem Vorschiff und in einem wasserdicht verschließbaren Fach achtern. Fest eingebauter Auftrieb hält die Stir Ven auch nach einer Kenterung schwimmfähig und ausbalanciert im Wasser. Es gibt vier Kojen, zwei kleine in der Kajüte und zwei richtig ausgewachsene unter einer großen breiten Persenning.

Ursprünglich war sie wie alle Vivier-Konstruktionen als Selbstbauboot gedacht, aber eine zunehmende Nachfrage

STIR VEN

TECHNISCHE DATEN (WERFTANGABEN)

Konstrukteur	François Vivier
Lüa (Rumpflänge)	6,70 m
LWL (Wasserlinienlänge)	5,80 m
Breite	2,20 m
Tiefgang (Ballastschwert)	0,25/1,14 m
Verdrängung	600 kg
Ballast/-anteil	180 kg/30,0 %
Masthöhe über Wasserlinie	6,95 m
Großsegel	18,8 m ²
Genua	7,2 m ²
Gennaker	16,0 m ²
Kojen Cockpit	1,94 x 0,70 m
Kojen Kajüte	1,88 x 0,55 m
Höhe Kajüte	0,83 m
Anzahl segelfertiger Boote seit 1998	13
Anzahl der Selbstbauten	über 20

Rumpf- und Decksbauweise Die Stir Ven ist eigentlich ein klassisches Selbstbauboot. Verwendet wird fast ausschließlich Zehn-Millimeter-Marine-Sperrholz. Sie wird in Klinkerbauweise aufgeplankt. Eine umfangreiche Arbeitsanleitung und ein Schablonensatz sind über den Konstrukteur zu beziehen. Ebenso bietet er einen vollständigen Baukasten an oder eine CNC-Datei zum genauen Aussägen der Bauteile. Die Stir Ven ist aber auch segelfertig zu haben

AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis ab Werft (inkl. MwSt. ab Werft Frankreich) mit Großsegel, Fock, Schoten, Lenzpumpe, Fender 29 630 Euro

Weitere Ausrüstung

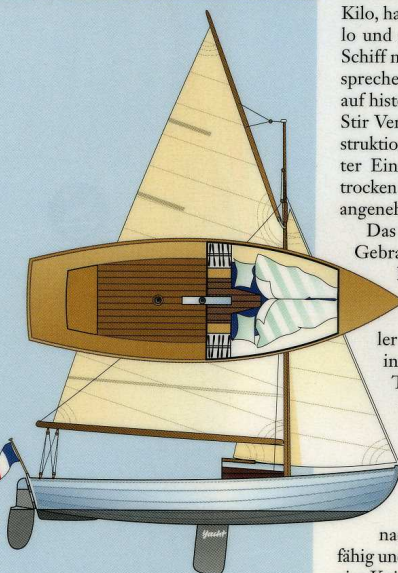
Motor (5 PS)	1375 Euro
Kompass	136 Euro
Antifouling	452 Euro
Gennaker	1490 Euro
Anhänger	2808 Euro
Cockpit-Persenning	393 Euro
Große Persenning	1051 Euro

Garantie

2 Jahre

Werft Chantier Grand Lague, Le Saudrais, 12010 Calorguen/Frankreich, Tel. 0033/296 88 01 03

Vertrieb François Vivier, 7 Avenue des Courtils, 44380 Pornichet/Frankreich, Tel. 0033/228 54 97 86, fran@club-internet.fr, www.francois.vivier.info



Prägnante Linien: starker Sprung vorn, Gaffelrigg und minimaler Aufbau

Yacht - BEWERTUNG

Die Stir Ven ist ein kleines offenes Schwertboot mit Schlupfkajüte, das durch ein Ballastschwert von 180 Kilogramm Gewicht auch eine Mütze Wind verträgt. Ihr Segelplan mit Gaffelgroß ist leicht zu reffen und effektiv, die Konstruktion insgesamt sehr gutmütig. Für flache Küsten- und Binnenreviere ist die Stir Ven ideal und mit der großen Cockpitpersenning durchaus gut bewohnbar. Ein gelungenes Schiffchen für Liebhaber klassischer Optik, das besonders Selbstbau-Freaks ans Herz zu legen ist.



Minimalismus: Der Innenraum ist für Gepäck besser geeignet als zum Schlafen



Details nach Vorväterart: Das Großsegel wird mit Piek- und Klaufall gesetzt



Gebrauchsspuren an Bronze, Teak und Mahagoni: Das Testschiff war sieben Jahre alt

nach fertigen Schiffen hat dazu geführt, dass sich Vivier eine kleine Werft suchte, die nicht nur Baukästen mit allen Teilen herstellt, sondern auch das segelfertige Schiff. Vivier liefert heute vom Drei-Meter-Ruderboot bis zum Elf-Meter-Kutter natürlich auch Pläne, detaillierte Baubeschreibungen und auf Wunsch gleich noch die Datensätze zum Ausfräsen der Sperrholzplatten.

Es ist Zeit zu reffen, denn der Wind hat kräftig aufgefrischt. Wir binden nun das erste Reff ein. Die zwei Quadratmeter weniger Fläche machen das Segeln angenehmer, aber nicht langsamer. Ein paar

Flitzer einer 6,5-Meter-Einhandkieselbootklasse lassen wir im Heckwasser einfach stehen. Und dabei sitzen wir ganz bequem und geschützt im Cockpit und freuen uns über den schönen Segeltörn.

„Ich habe Ihnen gesagt, Sie werden Spaß haben und neue Erfahrungen sammeln“, meint Monsieur Vivier, der sich offensichtlich darüber freut, dass sein kleiner Oldtimer einen wie mich überzeugen kann. Er hat es geschafft.

Jörn Bock



Weitere Infos über Testberichte von Schiffen und Ausrüstung im Internet unter www.yacht.de



Jungs & Deerns,

**fischt nicht länger im Trüben!
Fertig zum Auf-F(r)ischen!**

Wenn Sie auch einen dicken Fang machen möchten, sichern Sie sich das Pflegemittelpaket über einen unserer Fachhändler unter www.yachtcare.de.

YACHTCARE
MARINE

