

# DIE KONSEQUENZ

Huisman lieferte ein 32 Meter langes Performance-Design von Philippe Briand. Mit „Gliss“ geht der Eigner einen weiteren Schritt auf dem Weg zur konsequenten Openair-Yacht.

Text Friedrich W. Pohl Fotos Ed Holt

**G**liss“ ist leicht zu entdecken. Der türkisfarbene Rumpf allein macht aus der neuen Huisman-Slup einen Blickfänger, auch hier in Palmas Real Club Nautico. Der Name „Grell“ stünde diesem 32 Meter langen Briand-Design auch ganz gut.

Der Eigner neigt offensichtlich zu radikalen Lösungen. An Bord wird sich dieser

Verdacht bestätigen, obwohl unter dem Namen am Heck als Heimatort „Basilea“ prangt und es auf der Passarelle vorbei an der Schweizer Nationalflagge geht. Die Schweizer sind doch eher als moderate Zeitgenossen bekannt, oder?

Einen Schimmer der ungewöhnlichen Eigenschaften des „Gliss“-Designs vermitteln die vier Lewmar-Winschen, die





Blickfang: Das Türkis des Rumpfes sichert „Gliss“ leicht ungeteilte Aufmerksamkeit. Huisman verwendete Sikkens Yachtpaints. Die Slup lässt sich auch unter Gennacker leicht handhaben. Sie wird als reine Familienyacht unterwegs sein.



## Lifestyle mediterran: Das Leben spielt auf „Gliss“ an Deck

achtern frei an Deck stehen. Für eine Tour mit Familie durch die Roaring Forties ist dieses Deckslayout nicht gedacht. Stattdessen erleben wir Gäste einen zu „Gliss“ viel besser passenden Spätsommertag auf dem Mittelmeer.

Apropos Schimmer. Was bedeutet eigentlich „Gliss“, machen sich jetzt hier

an Bord Gäste erste Gedanken. Das sei eben Schweizerisch, habe etwas mit Glanz und Glitzern zu tun. Mit Glitschen auf dem Eis. „Gletscher“ ruft jemand. Das könnte es sein. Und alle können sich einigen. So türkis wie der Rumpf glitzern im Sonnenlicht nicht nur mediterrane Buchten, sondern auch Alpengletscher.

Mediterrane Buchten wird „Gliss“ häufig sehen. Der Eigner hat sich diese Slup für das Mittelmeer bauen lassen und zusammen mit der Werft Royal Huisman und dem niederländischen Interieur-Designer Pieter Beeldsnijder und dem französischen Konstrukteur Philippe Briand einige Finessen entwickelt, die dem



Oben und unten: Der Aufbau beherbergt einen zweiten Steuerstand und den riesigen Decksalon samt Speiseplatz. Der Salon unter Deck besteht einzig aus einem Ecksofa mit TV-Anlage. Gekalkte Eiche dominiert das Interieur in den Räumen unter Deck.

sonnigen Revier nach Maß stehen: Hier am Heck scheint das Deckshaus in weiter Ferne. Eine freie Teakfläche will überwunden sein, vorbei an den Steuerständen, hinweg über den Großschotttraveller und dann zu zwei riesigen Liegen.

Auf diesem Wege fällt die erste, eine kleinere, Idee auf; denn genau mittschiffs

hat die Werft den Ruderlageanzeiger von Brooks & Gatehouse zwischen den beiden Steuerständen ins Deck eingelassen, sinnvoll platziert wie selten.

Die Position des Anzeigers macht neugierig, ein Blick rechts, ein Blick links. Die Armaturen zeigen, was bei einer Slup dieses Zuschnitts ohnehin zu erwarten



Ehrgeiz an Bord: „Gliss“ tritt auch bei Regatten an, mit erweiterter Crew.

## Konstruktion sportlich: Speed macht „Gliss“ mit Trimmruder

ist, nämlich Joysticks für Traveller, Baumniederholer, Unterliekstrecker und Cunningham für das Babystag und das geteilte Achterstag. Der faustgroße Einstellring für den Autopiloten von Segatron weckt Zuversicht, der Joystick unterhalb der Bezeichnung „Trim Rudder“ jedoch besondere Aufmerksamkeit.

Gerhard Seegers elektronische Selbststeueranlagen vermitteln dieses beruhigende Gefühl der Sicherheit, das aus gewachsener Erfahrung stammt. Aber Trimmruder? Dieses Wort klingt eher wie eine abgelegte Garderobe. Wir erinnern

uns: Olin Stephens entwickelte für den America's Cup 1967 die Verteidigerin „Intrepid“, eine 12-m-Konstruktion, bei der Stephens revolutionär das Ruder vom Kiel trennte: radikale Reduktion der benetzten Oberfläche. Aber Olin Stephens war noch zu feige gewesen. Auf ein kleines Trimmruder am Kiel hatte er nicht verzichten wollen. Bei seinen nächsten Entwürfen verschwand es dann. Ruder und Kiel hatten sich auseinander gelebt. Scheidung.

Und jetzt sind sie wieder beieinander, ein wenig zumindest. „Gliss“ fährt wie-

der mit Trimmklappe, „wie die Boote des America's Cup“, erklärt Philippe Briand. Der Konstrukteur der „Gliss“ ist heute an Bord. Er wird stundenlang Ruder gehen, mit Feingefühl, immer wieder kontrollierend, kalibrierend. Die Seilsteuerung hat er sehr direkt ausgelegt. Sie wirkt auf ein leichtes Spatenruder, das die Huisman-Tochter Rondal aus Kohlefasern gebaut hat. Samt Ruderstock würde es im Wasser aufschwimmen und dabei noch wie ein Floß einen Erwachsenen tragen. Leichtester Leichtbau.

Den üblichen notwendigen Kleinkram wie Bordtelefon und Fernglas bringt die Crew in seitlichen Fächern der Ruderkonsolen unter, so wie auf kleinen Booten in den Süllfächern. Unter diese Kon-

solen hat die Werft kaum sichtbar die Steckdosen für Handscheinwerfer geschraubt. Auf „Gliss“ ist eine Menge Erfahrung im Spiel.

Der Aha-Gedanke, das Bewusstsein, alles irgendwie schon einmal gesehen zu haben, stellt sich vor dem Deckshaus ein. Erstens öffnet es sich vor den beiden Liegen ohne abschließendes Schott, Fenster oder gar eine Schiebetür nach achtern. Das Achterdeck geht nahtlos in den Deckssalon über. Bei Schlechtwetter kann die Crew mit Reißverschlüssen eine Persenning befestigen. Dann genügen noch zwei Blicke, einer auf die Tische zu beiden Seiten des Salons und einer auf die Stewardess, die per Knopfdruck die Seitenscheiben des Deckshauses absenkt und so Durchzug schafft.

Auf dem linken Tisch halten Pflöcke aus Teakholz einen Obstkorb fest, und die Knöpfe zur Bedienung der Fenster elektrik sitzen unauffällig oben im Dach des Deckshauses, sodass vorwitzige Hände von Kindern oder ahnungslosen Gästen, die Fenster nicht zur Unzeit öffnen,

Kein Zweifel, diese Merkmale sind bekannt, und zwar von „Vivid“, einer



Konzentration: Auf ersten „Gliss“-Meilen stand ihr Konstrukteur Philippe Briand am Ruder. Für Gennacker-Manöver empfehlen sich zwei Hände mehr.



Volle Kontrolle: Dank der Monitore im Vorschiff behält die Crew den Überblick.

künfte, die jetzt auf dem Besichtigungsplan stehen, lassen sich nur auf dem Weg über das Deckshaus erreichen. Von einer kleinen Lobby aus führen nicht nur Türen in zwei Gästeunterkünfte und den Eignerraum achtern. Hier hat das Layout auch noch Platz für eine Tagestoilette gelassen, ein Detail, das Yachten dieser Größe eigentlich noch nicht zusteht.

Vor dem Großsegel steht jetzt bei leichter Mittagsbrise die Genua, ein Segel gegen den Trend zur hochgeschnittenen Selbstwendefock. Der Eigner bestand auf einem Segel für leichtes Wetter mit 130 Prozent Überlappung.

Als am späten Nachmittag der Genacker auf dem Rückweg nach Palma aufsteigt, lässt sich erkennen, dass der

## Interieur komfortabel: Die Betten stehen klassisch achtern

den Mast hochklettern. Ein paar Stufen voraus, und schon stehen wir vor dem Mast mitten im Salon. Diesem Raum fehlt bewusst an Länge, was oben unter dem Dach des Aufbaus reichlich vorhanden ist. Für mehr als ein Ecksofa an Steuerbord zur Überprüfung des TV-Programms ist kein Raum, eine radikale Lösung. Backbords, wo bei „Vivid“ noch ein Speisetisch stand, hat Beeldsnijder eine Lotsenkammer untergebracht.

Wie immer sind es die Kleinigkeiten, die Raffinesse ausmachen. Klaus Allebrodt, der Projektmanager und Spezialist

für Bordsoftware und Elektronik, ist heute auch auf „Gliss“ geklettert und verweist auf eine solche Kleinigkeit, einen Schlitz in einer Nickelplatte auf einem kniehohen Schrank, in dem das Bordtelefon für den Salon so tief und sicher steckt, dass kein Seegang es aus dieser Position fliegen lassen könnte.

Oben hat das Kettenrasseln aufgehört und eine dank der schwimmend eingebauten Einrichtung kaum spürbare Vibration verrät, dass der Motor nicht mehr im Leerlauf dreht und „Gliss“ Kurs auf See nimmt. Eigner- und Gästeunter-

Eigner sich treu bleibt. Wie damals bei „Vivid“ stehen die Buchstaben des Namens übereinander auf dem Tuch.

Solche Leistungen sind oft nicht radikalem Denken, sondern Kompromissen zu verdanken. Damit Huisman die Alustar-Konstruktion auf das Gewicht von 122 Tonnen bringen konnte, musste Briand auf die MCA-Kompatibilität verzichten. Die Beachtung der britischen Maritime and Coastguard Agency-Regeln hätte nicht nur zu mehr Gewicht geführt. Ein Layout und eine Nutzung, wie der „Gliss“-Eigner sie sich vorgestellt hatte, wäre mit diesen Auflagen nicht möglich gewesen. Der Eigner entschied sich bewusst gegen MCA.

Und wieder ist zu spüren, wie schnell „Gliss“ ist. Brise kann man kaum nennen, was sich jetzt am späten Nachmittag auf dem Wasser abspielt, aber die Slup macht ihre zehn Knoten, deutlich schneller als die Vorgängerin.

Noch ein weiterer Unterschied zu „Vivid“ fällt auf. Die Relingsstützen tragen nur noch zwei statt vier Drahtdurchzüge. Die Kinder sind größer geworden. Eine radikale Lösung weniger.



Familiärer Service: Die Crew ruht sich im Vorschiff in der Crew-Messe aus. Auf den Bodenbrettern liegt Kork. Backofen und Induktionsherd lieferte Gaggenau.



Aufgeräumt und praktisch:  
„Gliss“ gönnt dem Eigner  
und seiner Familie viel Raum  
auf freier Decksfläche. Die  
Ruderstände und die Liegen  
bieten dennoch Schutz. Das  
freie Achterdeck taugt als  
Tanzfläche. Das Karbon-Rigg  
lieferte Marten Spars.



Klassisches Manöver: Der Bootsmann tucht das Groß zwischen Lazy Jacks auf.

erst profitiert das Achterdeck von der Vergrößerung, dann das Deckshaus. Denn es geht hier um nichts anderes als um eine Segelyacht, die mit der Familie bei schönem Mittelmeerwetter unterwegs sein soll, zu nichts anderem gebaut, als hier oben an Deck zu leben.

Entsprechend wohnlich hat Pieter Beeldsnijder das Interieur des Deckshauses gestaltet. Die Grättingtische aus Teak umrandete er mit Mahagoni, beim sichtbaren Holz darüber hinaus entschied sich der Eigner für gekalkte Eiche, die Huisman hier oben an Deck lackierte.

So jedenfalls glänzen die beiden Bänke in Fahrtrichtung, die der Kommunikation und der Orientierung auf See dienen. Backbords vom Niedergang in den

## Crew permanent: Der Eigner nahm Kapitän und Köchin mit

27 Meter langen Slup, deren Fotoshooting vor wenigen Jahren noch in guter Erinnerung ist (Heft 1/2003).

Und tatsächlich fuhr auch „Vivid“ damals unter der Schweizer Flagge. Auch klärt sich das Die-hab-ich-schon-mal-gesehen-Gefühl auf. Die Stewardess Michelle und war bereits auf „Vivid“ dabei, genauso wie der Kapitän. Überflüssig darauf hinzuweisen, dass sie wie die anderen Crew-Hände ihren Job in türkisfarbenem Polohemd verrichtet.

Mit seiner Crew beweist der Eigner also Kontinuität, aber den Namen seiner

Slup hat er gewechselt. Von Traditionen wie der, Yachten durchzunummerieren und zum Beispiel „Marianne XXIII“ zu taufen, scheint er gar nichts zu halten.

Die Forschungsarbeit der nächsten Stunde läuft also darauf hinaus, die Unterschiede zwischen seiner Jongert-„Vivid“ von damals und der neuen Huisman-„Gliss“ ausfindig zu machen.

Da wäre zuerst und vor allem die schiere Größe. Es ist immer wieder erstaunlich zu sehen, dass fünf Meter mehr in der Länge eine ganz neue Yachtwelt bedeuten, eine ganze Klasse. Zu-

Salon stehen ein VHF-Gerät und eine Iridium-Anlage von Sailor plus GSM zur Verfügung, gegenüber ein Leica-GPS und Plotter mit Koden-Radar und Nobeltec-Software. Alle Sitzplätze, auch diese beiden Polsterbänke, ließ der Eigner so hoch legen, dass in jedem Falle der volle Panoramablick gesichert ist.

Mit „Gliss“ ist der Eigner einen weiteren Schritt auf dem Weg zur konsequenten Openair-Yacht gegangen.

Das hat Folgen für das Layout unter Deck. Der riesige Aufbau mit den beiden großen Tischen und einem Innensteuerstand schafft Platz für einen geräumigen Motorenraum darunter, der mit Stehhöhe über die ganze Rumpfbreite reicht. Der Motorenraum teilt „Gliss“ radikal in Vor- und Achterschiff. Hier sorgen ein leichter Scania-Dieselmotor und zwei Kohler-Generatoren dafür, dass die An- und Ablegemanöver gelingen und stets genug Leistung für die elektrischen Fensterheber zur Verfügung stehen.

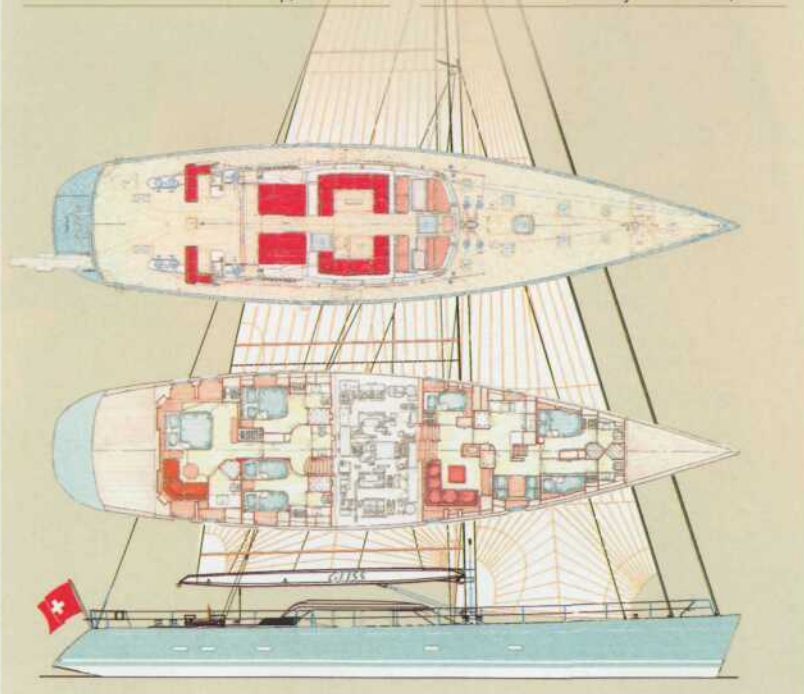
Die Stewardessen lassen vor dem Ablegen blitzschnell die Luft aus den Fenstern. Es bleibt also Zeit, sich weiter unter Deck umzusehen, bis das Großsegel



Mit Händen und Füßen: Der zarte Druck eines Frauenfußes holt die Schot des Gennackers dicht. Die Bändigung des Großsegels bleibt Männersache.

## GLISS

Länge über alles:	32,00 m	Anker:	1 x CQR Niro
Länge Wasserlinie:	28,38 m	Ankerwisch:	Steen, hydraulisch
Breite:	7,43 m	Wasserbereiter:	HEM, 4500 l/Tag
Tiefgang:	3,95 m	Abwasser:	Hamann Super Mini
Verdrängung:	122 t	Galley:	Gaggenau
Material:	Alustar/Corus	Gyro:	C. Plath SR 2100
Mast und Baum:	Kohlefaser/Marten Spars	GPS/AIS:	Leica MX-420/AIS
Masthöhe über Deck:	40,18 m	Radar:	Koden/Nobeltec
Stehendes Gut:	Rod/OYS	Segeltechnik:	B & G Hydra 2000
Laufendes Gut:	Spectra, Dyneema/Gleistein	VHF:	Sailor RT 5022
Rigghydraulik:	Navtec	Satcom F:	Thrane & Thrane Fleet 55
Segel:	North Sails	Satcom C:	Sailor H2095C
Furler:	Reckmann	GSM:	Sagem
Winschen:	Lewmar	Iridium:	Sailor SC 4000
Deckshardware:	Rondal	Bordtelefon:	Siemens
Passarelle:	Multiplex	Computersystem:	Schneider Electric
Motorisierung:	Scania DI 12 65M	Software:	RHS Alarm & Monitoring, RHS Yacht Administration, Idea
Motorleistung:	316 kW @ 2100/1	Sicherheit:	2 x Avon 8 Pers., 2 x MOB
Getriebe:	ZF W350A	Feuerbekämpfung:	Salzwassersystem
Propeller:	Hundestedt VP5, 900 mm, 4-Blatt	Farbsystem:	Akzo Nobel/Sikkens
Generator:	2 x Kohler 27EFOZD	Design:	Philippe Briand
Generatorleistung:	2 x 27 kW	Interieur Design:	Pieter Beelsnijder
Landanschluss:	36 KVA	Projektmanagement:	Klaus Allebrodt
Bugstrahler:	50 hp, einziehbar	Klassifikation:	Lloyd's + 100A1, SSC, Yacht, Mono, G6
Heckstrahler:	35 hp, einziehbar	Werft:	Royal Huisman, 2006



## The consequence

The new Royal Huisman sloop is consequent. Her turquoise 32 metre Alustar performance hull makes "Gliss" an eye-catcher in Palma's Real Club Nautico marina. The Swiss owner prefers profound solutions, for which Philippe Briand as designer was the right partner. The four Lewmar winches aft are just one example for an unusual layout with a stretched teak deck along the two steering wheels and the main sheet traveller towards the two sunloungers in the cockpit fore of the salon. The Brooks & Gatehouse rudder angle indicator was placed flush with the deck between the helms. The instrument panel is fitted with joysticks for traveler and boom vang, foot stretcher and cunningham for the babystay and the divided backstay. Special attention is drawn to Segatron's autopilot with a "trim rudder" device for an additional trim flap – like on America's Cuppers. The rope and wheel steering gear acts on a Rondal carbon-fibre spade rudder. The deck salon is seamlessly connected with the cockpit, without a bulkhead or sliding door between. In case of bad weather the crew will fasten a tarpaulin with zips, whereby the side windows can be lowered to provide fresh air. The interior by Pieter Beelsnijder features two large dining tables and an internal steering stand and navigation panel fore, from where the deck below can be reached through a large companionway. The full-beam engine room houses a 316 kW Scania diesel, which transmits its power via a ZF gear onto a four-blade Hundestedt VP5 prop, and two Kohler gensets. It splits the lower deck in the fore crew's area with galley and the owners' and two guest suites aft. In order to achieve a weight limit of 122 tons, it was not able to fulfil the MCA requirements.

Layout großzügig: Drei große Gästekammern reichen aus