

Beschreibung

30m²-Schärenkreuzer

Das Segelboot für den sportlich ambitionierten Segler



Wir bauen die erfolgreichsten Renn-30er nach dem Riss von Knud Reimers 1952, dem „BIJOU-Riss“.

Wir segeln unsere 30er seit über 40 Jahren am erfolgreichsten. Niemand kann mehr Erfahrung bieten.

Der "30er" ist eine traditionelle Konstruktions-Klasse mit nationalem Klassenstatus. Diese Klasse bietet die meisten Klassen-Regatten mit den edelsten Rahmenprogrammen am Bodensee. Auch die Bayrischen Seen bieten viele Traditionsregatten für Schärenkreuzer. Außerdem findet der Europacup alle 4 Jahre in Schweden statt. Inzwischen gibt es auch Regatten am Balaton in Ungarn.

Aber der 30er ist auch ein Daysailer für den sportlich anspruchsvollen Segler. Mit vier bis fünf Schlafplätzen lässt er aber auch sichere Touren mit der Familie mit bescheidenem Wohnkomfort zu.

Unsere 30er sind Mittelpunkt aller Bewunderer in jedem Hafen.

Baubeschreibung

Die Rümpfe werden sowohl in Mahagoni vakuum-formverleimt als auch in GfK mit Glasfaser, Balsa-Sandwichkern und Polyesterharz im Handauflegeverfahren laminiert.

Die GfK-Rümpfe haben einen in den Rumpf integrierten Decks-Flansch mit dem das Deck sicher, äußerst verwindungssteif und sehr dauerhaft verbunden wird.

Zur Osmoseprophylaxe verwenden wir spezielle besonders chemiebeständige Gelcoats und Harze. Außerdem werden die Rümpfe vor der Entformung getempert und der Unterwasserbereich standardmäßig mit den jeweils modernsten wassersperrenden Versiegelungen und wirksamsten Antifoulings beschichtet.

Die Ruder werden immer aus GfK laminiert und haben ein wirkungsvolles gewölbtes Profil was bessere Manövrierbarkeit mit weniger Bremseffekt und mehr Höhe am Wind bewirken.

Der Ballast wird aus Blei gegossen und mit sowohl eingegossene Bolzen als auch schräg durchgebohrte Bolzen für Heißaugen verbolzt. Dies garantiert den tiefst möglichen Gewichts-Schwerpunkt was für maximales aufrichtendes Moment und somit maximalen Vortrieb sorgt.

Die Mahagoni-Oberflächen können optisch ansprechend gebeizt werden, und werden außen mit modernsten Epoxid-Grundierungen und Zwei-Komponenten-Spritzlackierungen beschichtet.

Innen werden vorwiegend DD-Grundierungen und glänzende oder matte Endlackierungen verwendet.

Die formverleimten Rumpfhälften werden vor dem Zusammenbau und weiteren Ausbau auch innen komplett mit Epoxid versiegelt. Somit ist auch die tiefe Bilge mit den bereits einseitig eingebauten Bodenwrangen garantiert und dauerhaft versiegelt.

Bei unseren Mahagoni-Rümpfen muss auf die tiefgehende Bilge nicht verzichtet werden. Sie ist für die Aufnahme des ins nicht selbstlenzende

Cockpit gelangende Wasser und als Stauraum für Anker und kühle Getränke nicht wegzudenken.

Der Innen- und Cockpit-Ausbau wird individuell oder nach Wertstandard und Klassenvorschrift in Holz gestaltet.

Das 6mm dicke Teakstabdeck wird auf Sperrholz mit Decksbalkenunterbau verleimt und mit dauerelastischer Verfüguungsmasse verfügt.

Der Mast steht auf dem Deck. Das heißt für Sie freien Durchgang ins Vorschiff, kein Wassereintritt durchs Mastloch und einfaches Mast-Stellen und -Legen.

Der Mast kann auch auf dem Kiel stehend und im Deck kontrolliert gelagert werden. Das ergibt mehr Trimmöglichkeiten.

Der Mast kann sowohl in Aluminium eloxiert, als auch in allen RAL- und Sonder-Farbtönen beschichtet geliefert werden. Oder wir bauen einen Holz-Mast aus Sitka-Spruce in moderner Segmentleisten-Bauweise mit filigranen, teilweise innen verankerten Beschlägen aus Edelstahl.

Das Deckslayout und die Beschläge entsprechen immer unseren aktuellsten Erfahrungen und Erkenntnissen der Regatta- und Segeltechnik, lassen aber alle Möglichkeiten für ihre Wünsche offen.

Rollfock-Einrichtung und Großsegel mit Lattentravellersystem, Lazy-Jacks und Einleinen-Reffeinrichtung können die Bedienung der Segel vereinfachen.

Als Einbaumotor kann ein speziell umgebauter Honda Bf 5 Viertakt, Saildrive-Motor mit E-Star und Einhebelschaltung im Cockpit verlegt, eingebaut werden. Dieser kann zum Segeln elektrisch vollständig eingefahren werden. Somit verursacht kein Unterwasserteil Widerstand. Sein geringes Gewicht mit ca. 40 kg beeinträchtigt die Segeleigenschaften kaum.

Durch die modernen, dauerhaften und strapazierfähigen Epoxid- und 2-K-Polyurethan- Lacke werden auch die Holzboote extrem pflegeleicht. Durch die modernen und soliden Fertigungsverfahren sind sowohl der GfK- als auch der Holzrumpf an Verwindungsfestigkeit kaum zu übertreffen. Dies beweist die Konkurrenzfähigkeit der über 40 Jahre alten Schiffe bei Regatten.

Wir bauen Ihren 30er mit erfahrenen Bootsbauern in gewissenhafter Handwerksarbeit in kontrollierten und belüfteten Werkstätten nach Ihren Wünschen und mit unserer Erfahrung.

Moderne Technik in Rumpf, Deck und Rigg und traditioneller Bootsbau nach den Klassenvorschriften und in Anlehnung der Bauvorschriften des Germanischen Lloyd und CE-Sportbootrichtlinien geben die Garantie für lange Lebensdauer und Sicherheit.

Dies wird durch die heutigen Wiederverkaufspreise der Gebrauchtboote, die den damaligen Neupreisen entsprechen, bewiesen. Jedoch trennen sich 30er-Segler meist nur dann von Ihren Schiffen, wenn sie aus innovativen Gründen ein neues bauen lassen.

Die Segeleigenschaften der 30er konnten bis heute noch nicht übertroffen werden. Vor allem die Power an der Kreuz bei Wind ist einzigartig und beeindruckend.

Aber auch schon auf eine leichte Brise springt das Schiff an.

Sie werden mit Ihrem 30er überall im Mittelpunkt der Bewunderer stehen und es führt kein Weg am 30er vorbei!

Standardausführung

Rumpf weiß, Wasserpass rot, Hohlkehle im Rumpf mit Goldband ausgelegt. Schandeck und Leibungen in Mahagoni.

Kojen 2,25 m lang beidseitig in der Kajüte. Aufnahme für Mittelbrett für dritten Schlafplatz. Vorschiffs-Koje für ein bis zwei Personen. Staufächer unter den Kojen, Ablagefächer über den Kojen. Schrank an Steuerbord, Kartentisch mit Stau- und Schubfach an Backbord. Tiefe Bilge. Backskiste im Cockpit quer am Kajüt-Schott.

Alu-Rigg natur-silber eloxiert, mit stehendem und laufendem Gut.

Schiebeluk auf dem Vordeck und Deckel im Achterdeck.

Deckslayout mit Markenbeschlägen nach aktuellstem Stand der Segeltechnik angeordnet.

Backstage im Achterschiff 14-Fach übersetzt mit Klemmen unter Seitendeck.

Genua- und Fock-Holepunkte auf Schiene mit Rasterverstellung.

Großschot-Traveller, Spi-Barberholer auf Eck-Konsolen an Kajütschott.

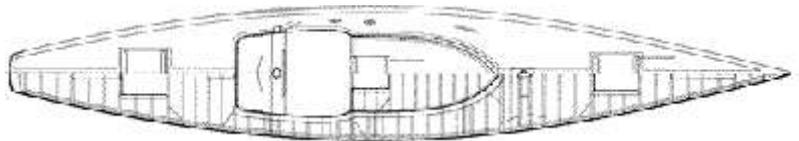
Rollfockeinrichtung mit Endlos-Leine Steuerbord unter Deck verlegt und

Doppel-Klemme unter Seitendeck.

Änderungen auf Wunsch möglich.

Segeln Sie mit uns. Wir wollen überzeugen, nicht überreden

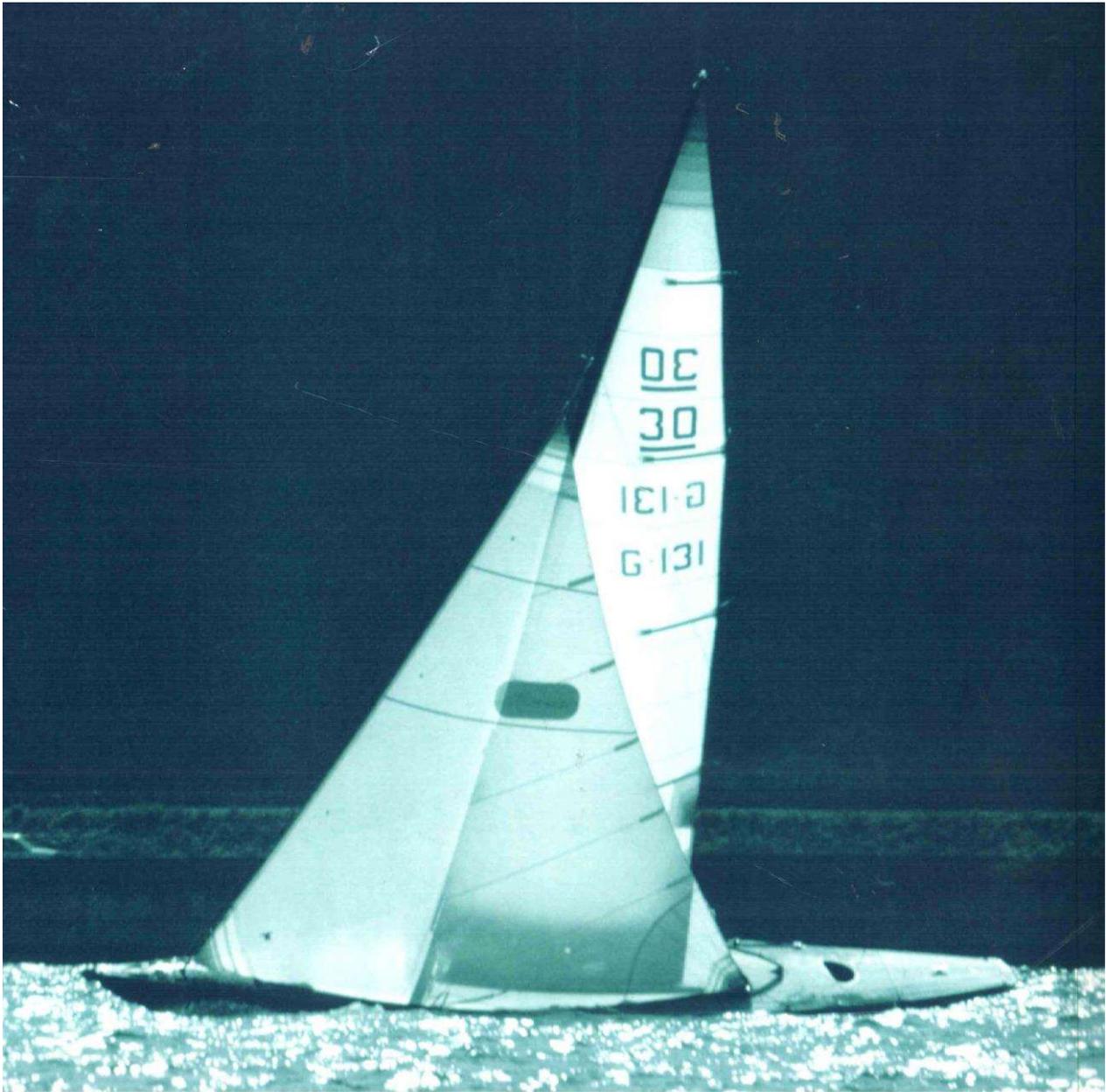
Technische Daten



Länge ü.A.	12,40 m
Breite ü.A.	2,18 m
Länge KWL.	8,93 m
Tiefgang	1,50 m
Freibord	0,56 m
Verdrängung	2,70 t
Ballast	1376 kg
Masthöhe	12,40 m
Verm. Segelfläche	30,00 m ²
Großsegel	23,50 m ²
Genua I	29,00 m ²



Weitere Bilder



Die schöne Silhouette





Hebt sich immer aus der Masse ab (Start bei der RUND UM)

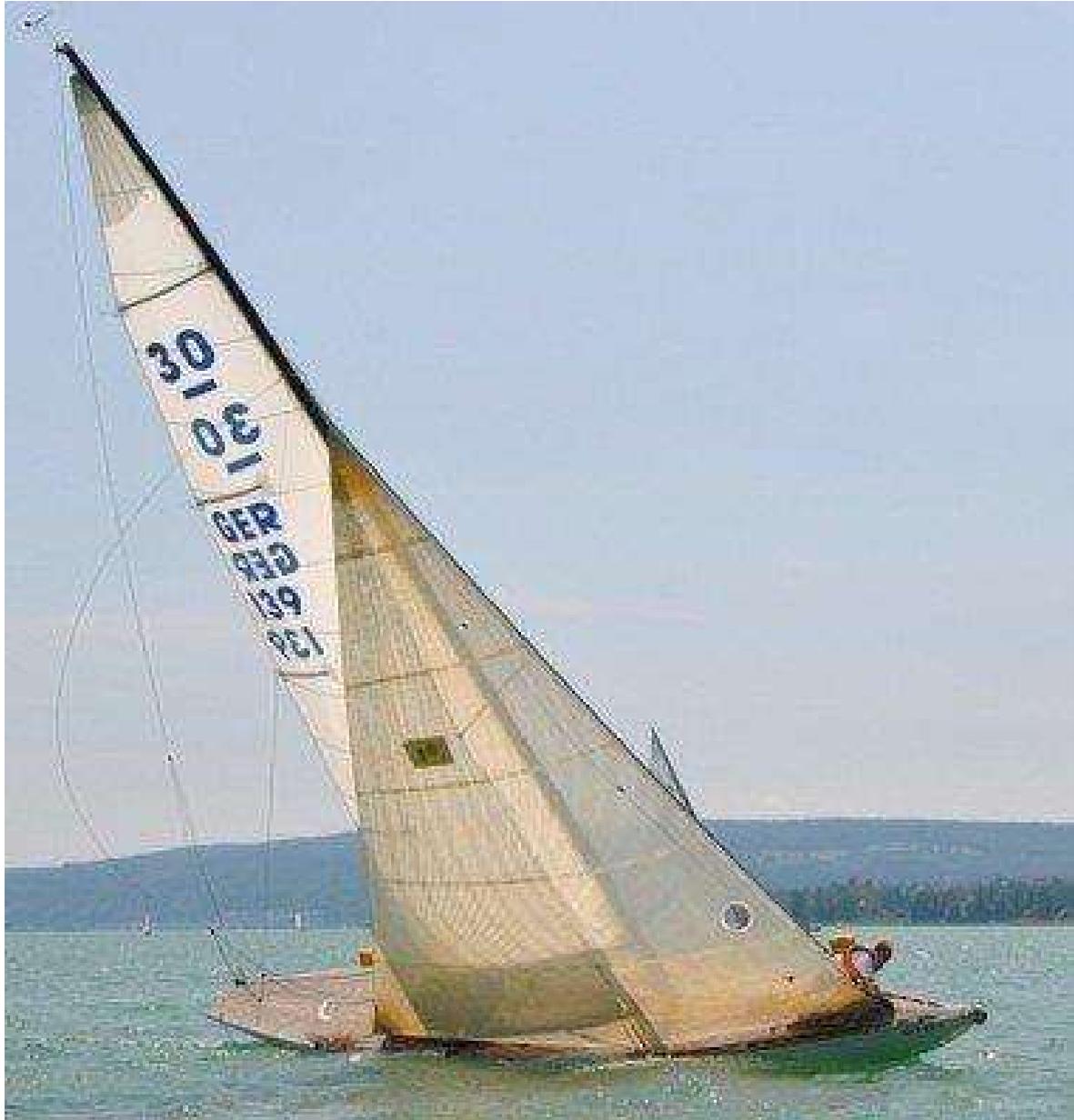


Auch Einhand zu segeln











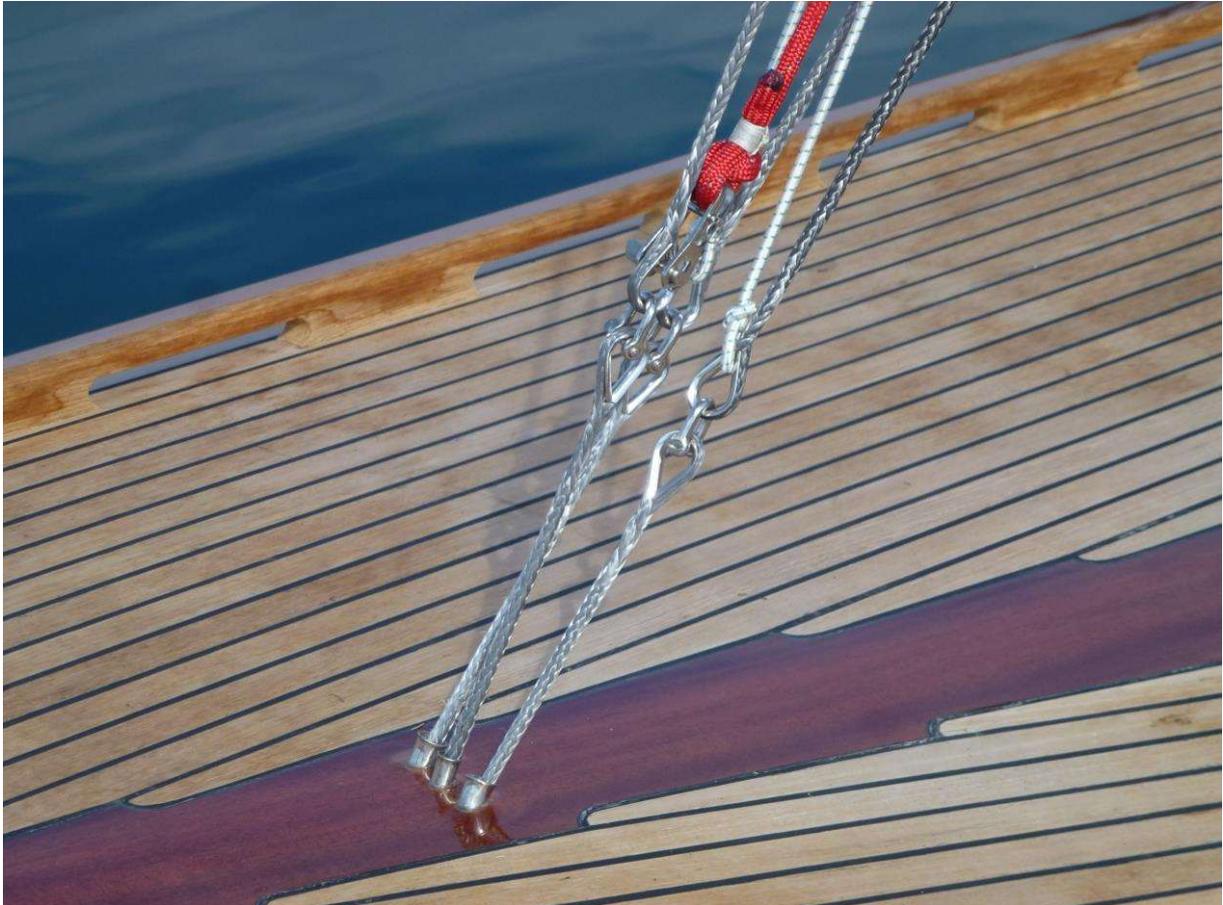
Der Traum, Mahagoni formverleimt





















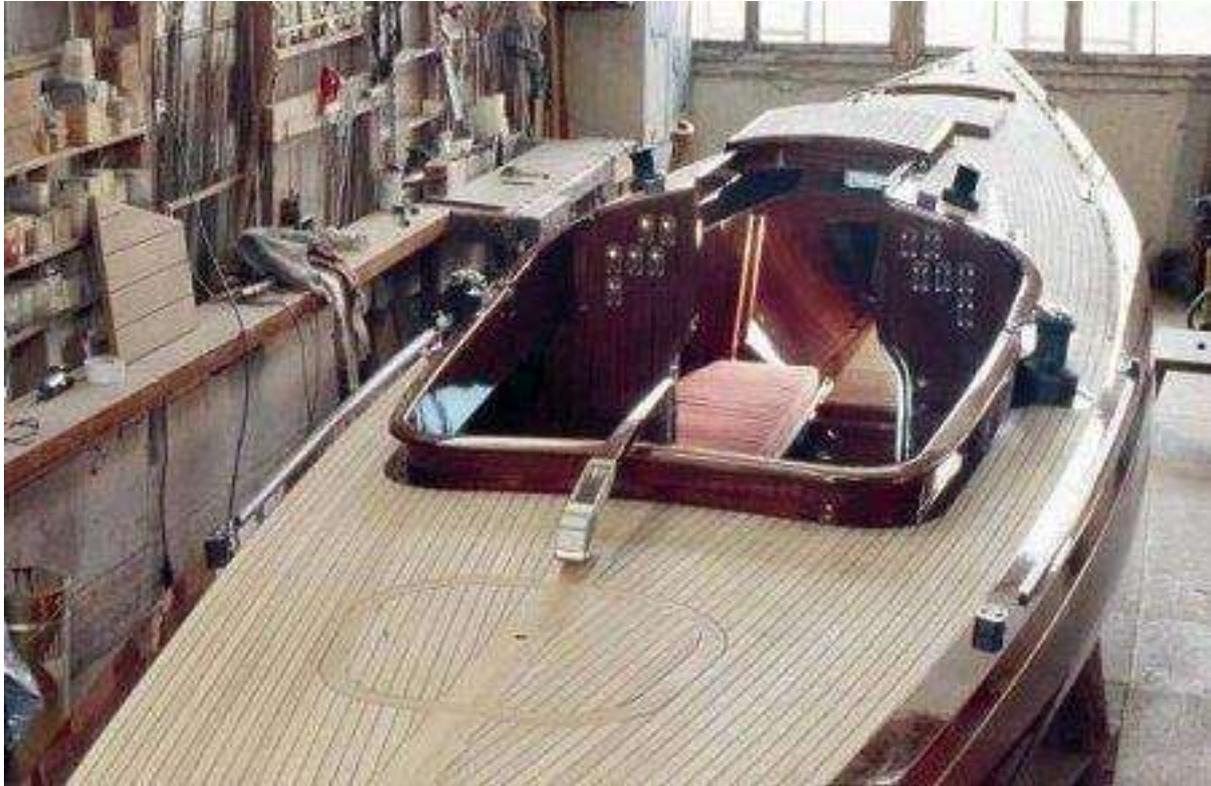
Ballast in Gold



Cockpit mit Backskiste quer
Großschot-Traveller auf dem Kajütdach



Großschot-Traveller auf dem Kajütdach



Großer, tiefer Kajüteingang
Leinen durch die Kajüte ins Kajütschott geführt



Regatta-Cockpit ohne Schiebeluk, smarte Trimm-
Sitze

Alle Leinen auf dem Kajütdach



Cockpit mit 4 festen Sitzen



Cockpit ohne Backskiste
mit vier festen Sitzen und Ablage dahinter



Leinenführung standard
auf dem Kajütdach mit Schiebeluke



Elegante Klemmen-Box für Achter- und Backstage,
Trimmleinen für Holepunkte und Barberholer



Verschiebbare Steuermanns-Bank
Motor dahinter



Motor eingefahren



Motor ausgefahren



Motor eingefahren
Rumpf plan verschlossen



Komfortable Badeleiter













Rumpfhälfte Innenseite beim Beschichten

Kontakt



Weitere Infos: mail@bootswerft-beck.de

I. Beck & Söhne
Yacht- und Bootswerft
am Bodensee

Schloßstraße 16
78479 Insel Reichenau
T +49 [0]7534 / 243
F +49 [0]7534 / 1323