

# Klassische Optik, moderne Technik

Sie ist auf jeden Fall ein Hingucker:  
Die «BayCruiser 21» hebt sich im Hafen  
wohltuend vom weissen GFK-Einheitsbrei  
ab. Dass sie zur European Yacht of the  
Year 2025 gekürt wurde, hat jedoch  
noch andere Gründe: Sie steckt voller  
cleverer Ideen.

Lori Schüpbach | Andreas Lindlahr/EYOTY

Die walisische Werft Swallow Yachts ist für schicke Neo-Klassiker bekannt. Yachten im klassischen Look, jedoch gebaut nach neusten Erkenntnissen, mit modernsten Materialien und zeitgemässer Segeltechnik. Jüngstes Beispiel: die BayCruiser 21. Ihr Steckbrief: GFK-Rumpf im dunkelgrünen Klinker-Design, Linien im Stile der traditionellen britischen Fischerboote, Kohlefaserrigg, Dyneema-Wanten, Squaretopp-Gross, modernes Ruderblatt, Wasserballast.

## Der Unterschied ist sofort zu spüren: Aus der Jolle ist eine kleine Yacht geworden.

Werftchef Matt Newland ist beim Jury-Test zur European Yacht of the Year auf der Kieler Förde persönlich mit dabei. Der studierte Ingenieur wechselte nach kurzen Lehr- und Wanderjahren schon früh zu Swallow Boats, dem von seinem Vater gegründeten kleinen Werftbetrieb. Zu dieser Zeit war Swallow für Bausatzboote bekannt, die in Boxen verkauft wurden und von den Eignern selbst zusammengebaut werden konnten. Newland junior erkannte jedoch bald, dass diese Nische zu klein war und begann, das Unternehmen breiter aufzustellen. 2006 lancierte er die SeaRaider und kurz darauf die BayRaider 20. Letztere – ein kleiner Daysailer mit Yawl-Takelung und Wasserballast – ist noch heute im Programm und erfreut sich konstanter Beliebtheit. 2015 wird die Werft in Swallow Yachts umbenannt, um das wachsende Angebot und die gestiegenen Ambitionen zu manifestieren.

Die BayCruiser 21 brachte Matt Newland für den Test auf dem Trailer am Haken seines Minivans von Wales nach Kiel. Kein Problem – das Boot wiegt leer lediglich 600 kg und ist nur 2,18 m breit. Und das Argument, Trailerboote seien aufwändig im Handling, widerlegt Newland nach dem Segeln gleich selber: Zum Abringen, Auswassern und fahrbereit Verladen braucht er gerade mal 31 Minuten. Alleine, ohne dass auch nur eines der anwesenden Jury-Mitglieder eine helfende



Hand gereicht hätte. «Für uns ist das einfache Handling beim Auf- und Abringen ein besonderes Anliegen. Viele unserer Kunden sind regelmässig mit dem Trailer unterwegs und haben ihr Boot an Land stehen», erklärt Newland. Die Gründe dafür sind schnell gefunden: Liegeplätze an der britischen Küste sind rar und teuer. Zudem bietet ein trailerbares Boot die Möglichkeit, zahllose tolle Reviere in ganz Europa zu entdecken.

Verschiedene der erwähnten cleveren Ideen können schon beim Aufriggen entdeckt werden. Rigg und Baum liegen auf einer massgeschneiderten Halterung mit festen Spanngummis. Der Kohlefasermast ist mit Dyneema-Wanten ausgestattet und kommt ohne Salinge und Achterstag aus. Bolzen durch





### BayCruiser 21

<b>Werft</b>	Swallow Yachts Ltd. Cardigan (GBR)
<b>Design</b>	Matt Newland (GBR)
<b>LüA</b>	6,02 m
<b>LWL</b>	5,67 m
<b>Breite</b>	2,18 m
<b>Tiefgang</b>	0,25 – 1,50 m
<b>Gewicht</b>	600 kg
<b>Wasserballast</b>	400 l
<b>Segelfläche am Wind</b>	19 m <sup>2</sup>
<b>Motor</b>	Aussenborder im Schacht (Benzin oder Elektro)
<b>Preis</b>	ab £ 29125.– exkl. MwSt. segelfertig, ohne Motor (ab Werft, exkl. Transport, Import)
<b>Optionen</b>	gem. aktueller Preisliste

Swallow Yachts Ltd | GB – Cardigan  
Tel. +44 1239 615482 | [swallowyachts.com](http://swallowyachts.com)



### Punkt für Punkt

#### Segeleigenschaften



Segeln auf der BayCruiser 21 kann unterschiedlich erlebt werden: wie auf einer Jolle ohne oder wie auf einer kleinen Yacht mit Wasserballast. Das einfache Rigg sorgt für ein problemloses Handling, die Segel entwickeln schnell den gewünschten Vortrieb. Unter Gennaker sind bei einer steifen Brise auch Surfs im zweistelligen Geschwindigkeitsbereich möglich.

#### Konstruktion



Klassischer Look, modernste Bauweise. Der Rumpf wird als GFK-Laminat im Handauflegeverfahren mit Divinacell-Schaumkern gefertigt. Gebaut wird er in Polen, der Ausbau erfolgt bei Swallow Yachts in Wales. Das Rigg besteht aus einem Kohlefasermast mit einigen Lagen zusätzlicher Verstärkung und kommt darum ohne Salinge und ohne Achterstag aus.

#### Ausstattung



Viele Optionen gibt es nicht – wichtig beim Kauf einer BayCruiser 21 ist die Wahl der Motorisierung. Der Aussenborder ist in einem Schacht platziert, der weit ins Cockpit reicht und der nach dem Hochklappen von Kunststofflamellen halbwegs verschlossen wird. Bei Seegang ist diese Lösung alleweil besser als ein am Heck angehängter Aussenborder. Eine Elektro-Alternative ist möglich.

den Mastfuss, und schon kann das Profil gestellt werden – von Matt Newland mit einer Hand. Und dann: Der Baum, das durchgelattete Grosseegel und der Lazybag liegen als verpackte Einheit bereit. Statt eines Lümmelbeschlags kommt ein sich exakt an den Mast schmiegendes Stahlprofil zum Einsatz, auf dem das Segel beim Abriggen angeschlagen bleibt. So muss beim Aufriggen nur noch diese Einheit an ihrem Platz mit zwei Schrauben befestigt werden – fertig. Der Motor bleibt beim Trailern einfach aufgeholt im Schacht.

#### Wechselspiel zwischen Jolle und Yacht

Um – gerade auch in britischen Revieren – im flachen Wasser unterwegs sein oder gar trockenfallen zu können, ist die BayCruiser 21 mit einem Schwenkkiel ausgestattet, und auch das Ruderblatt kann komplett angehoben werden. Wobei der Begriff Schwenkkiel eigentlich falsch ist: Das 1,5 Meter tiefe GFK-Schwert hat nur ein paar Kilo Gewicht an der Spitze. Ohne Wasserballast segelt sich die BayCruiser 21 entsprechend fast wie eine Jolle. Selbst bei moderaten Böen krängt das Boot rasch und die Grosseegel sollte stets einsatzbereit sein. Dafür wird die kleinste Brise sofort in Vortrieb umgesetzt und der Segelspass beginnt schon bei sehr wenig Wind. Laut Matt Newland kann bis knapp vier Beaufort ohne Wasserballast gesegelt werden.

Wenn der Wind dann auffrischt, zeigt sich eine weitere clevere Idee: Der Wasserballast kann unterwegs geflutet

werden, wenn das Boot aufrecht im Wasser liegt – also beispielsweise bei räumlichem Kurs. Unter einem Deckel im Cockpitboden hat man Zugang zum Lenzstopfen, der dann einfach aufgeschraubt wird. Und schon sprudelt das Wasser in den Tank. Nach etwa 20 Minuten ist der Tank voll – wobei es wichtig ist, ihn nur ganz leer oder ganz voll zu nutzen. Lenzstopfen einschrauben, Deckel drauf und weiter.

Der Unterschied ist sofort zu spüren: Aus der Jolle ist eine kleine Yacht geworden. Die Bewegungen sind sanfter, Böen haben weniger Wirkung. Je nach Wind geht etwa ein halber Knoten Geschwindigkeit verloren, das gute Gefühl jedoch bleibt.

Ein Wort noch zu den Platzverhältnissen: Das Cockpit ist geräumig, vier Personen sitzen für die Dauer eines Tages-törns bequem. Das hochgezogene Cockpitsüll bietet guten Halt für den Rücken und Schutz vor überkommendem Wasser. Die Backskisten sind schön gross, hier hat es reichlich Platz für Leinen, Fender und Gepäck. Unter der Backbord-Sitzbank – im Schutz der optionalen Sprayhood – ist in einem speziellen Fach ein Kartuschen-Gaskocher verstaut. Eine Spüle ist nicht vorgesehen. Unter Deck steht eine grosse Liegefläche für zwei Personen zur Verfügung sowie ein Porta Potti unter dem Niedergang. Mehr braucht es nicht – und mehr hat es auch nicht. Für Matt Newland ist klar: Bei der BayCruiser 21 geht es ums Entdecken, um das Segelerlebnis und um das einfache Handling.