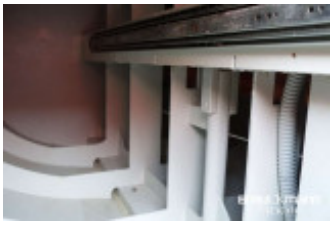
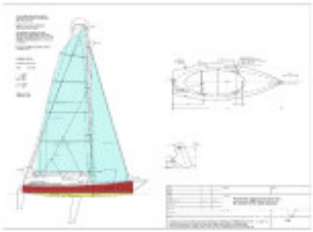
Zosel Sarbacane

Zosel, Segelyacht, Gebrauchtyacht, AT Auen

€ 47.500,-

MwSt. inklusiv





Details

Baujahr: 2007
Erstwasserung: 0
Länge: 7,10 m
Breite: 2,25 m m
Tiefgang: 0.25 m
Material Rumpf: Holz
Motortyp: Torqeedo
Motoranzahl: 1
Kraftstoffart: Elektro
PS/kW: 2 / 1
WC/Nasszelle: 0
Trailer: ohne Trailer

Ausstattungen

Beschreibung

Unikat, Rarität, eine stilvolle Mahagoniholz-Kieljolle,

entworfen von dem in Frankreich lebenden Yachtdesigner Yiannis Mavrikios. Der Entwurf ist bekannt unter dem Namen „Sarbacane“.

Aufwändigst umgerüstet und ausgestattet mit Karbonmast und -baum, Qualitätssegeln (Groß, Genua), Gennakerbaum, Traveller, Torqeedo, und einigen Überraschungen mehr. Sofort segelbereit. Trailer, Persenninge, etc. inklusive.

Nicht nur für Binnenseen, sondern auch für die geschützte See/küstennahe Gewässer geeignet!

TECHNISCHE DATEN

Tiefgang: variabel mit Schwenkkiel von 0,25 bis 1,7 m,

daher ideal z.B. für den Neusiedler See und andere Seen mit geringer Wassertiefe bzw Flachwasser. Sowohl das Ruderblatt, als auch der Kiel schwenken bei Bodenberührung nach oben. Der Kiel kann während des Segelns in flachen Gewässern teils aufgeholt werden, der Tiefgang beträgt dann ca. 96 cm. Dabei wandert der Lateralpunkt um die 40 cm nach achtern. Deshalb wird das Boot allerdings noch nicht leegierig, nur der Ruderdruck lässt etwas nach.

Verdrängung: 800 kg

Kielgewicht: 270 kg

I: 226,7 cm

J: 930,0 cm

P: 912,2 cm

E: 364,0 cm

Großsegel: 21,4 m^2

Genua: 11,4 m^2

Gennaker: noch nicht gekauft, mögliche Segelfläche bis zu 65 m^2

HIN: DESEA0028H404

Bootsname: Pannonia

BESCHREIBUNG

1. Rumpf

Formverleimter Sapeli-Mahagoni Rumpf mit einem tragenden Innengerüst aus Längsspanten, Querspanten und Querschotte. Auf diese Konstruktion ist der Rumpf in vier Lagen geplankt.

- Kiel und Steven

Der Kiel und der Steven sind aus einem formverleimten Sapeli-Mahagoni Balken gefertigt. Die Stärke der einzelnen Lagen beträgt 10 mm. Die Verbindung zwischen Kiel und Steven besteht aus einem 24mm starkes Knie zur Aussteifung.

- Spiegel

Der Spiegel besteht aus drei Lagen Vollholz à 7mm. In den Spiegel ist eine nicht sichtbare Außenborderhalterung integriert. Um den Außenborder zu montieren, nimmt man an Deck eine kleine Luke ab. Unter der Luke ist ein Sumpf mit einem Ablauf über dem Spiegel. Auf der frei gewordenen Spiegelfläche kann man den Außenborder festmachen.

- Schwert

Das Schwert ist ein Ballastschwert aus Edelstahl. Das Schwert wird über ein Zahnstangengewinde aufgeholt. Das Gewinde der Firma Pfaff-Silberblau ist selbsthemmend und auf eine Zug- und Druckkraft von 5 KN ausgelegt und ist

unter Deck zwischen Mast und Fallstopper montiert. Über der Winsch ist das Schwert um die 68 Umdrehungen aufholbar.

Der Schwertkasten ist bündig mit dem Unterwasserschiff durch flexible Kunstofflippen verschlossen.

Der Schwertkasten ist mit einem klar lackierten Mahagonibrett verschlossen und kann im Cockpit nach dem Öffnen des Verschlusses geöffnet werden.

- Spanten

Die Spanten sind aus 8 mm starkem Sapeli-Mahagoni Bootsbausperrholz CNC geschnitten. Der Hauptspant, an dem die Püttings befestigt sind, ist aus 10 mm starkem Sperrholz gefertigt.

- Balkweger

haben ein Rohmaß von 30 x 30 mm und sind aus 3 Lagen Sapeli-Mahagoni formverleimt.

- Beplankung

Die Beplankung des Rumpfes besteht aus vier Lagen. Die äußeren Lagen sind aus 3,5 mm starken gesägten Sapeli-Mahagoni gefertigt und verlaufen in Längsrichtung. Die beiden inneren Lagen sind aus 1,5 mm starkem Sapeli-Mahagoni Furnier hergestellt und verlaufen diagonal. Alle Lagen sind miteinander mit Epoxydharz verleimt.

- Scheuerleiste aus Edelstahl

2. Deck

- Decksbalken

Die Spanten sind alle als Rahmen ausgeführt und bilden somit gleichzeitig die Decksbalken in einem Abstand von 300 mm.

- Sperrholzdeck

Das Deck wurde aus 8 mm starken Bootsbausperrholz gefertigt und liegt auf dem

Spantenrahmen auf.

- Teakdeck

Die Stabdeckleisten sind 5 mm stark und 30 mm breit. Die Fuge zwischen den Leisten ist 4 mm breit. Das Stabdeck ist elastisch mit dem darunterliegenden Sperrholzdeck verklebt. Daher kann es arbeiten. Die Fuge ist ebenfalls elastisch ausgefüllt. Das Teakdeck ist nicht beschichtet oder geölt. Lediglich das Schandeck ist mit Epoxidharz beschichtet und lackiert.

- Fisch und Laibhölzer

Der Fisch und die Laibhölzer sind wie das Stabdeck aus Teakholz gefertigt. Beide sind ebenfalls nicht lackiert.

3. Cockpit

Das Cockpit ist ein schnelllenzender Rezeß nach DIN EN ISO 11812. Umgangssprachlich auch selbstlenzendes Cockpit genannt.

- Cockpitabläufe

Im Cockpit befinden sich 2 Abläufe zum Schwertkasten. Zusätzlich befindet sich eine HENDERSON Compac 50 Handlenzpumpe mitschiffs, womit man die Bilge entwässern kann. Die Pumpe lenzt in den Schwertkasten oberhalb

der Wasserlinie.

- Cockpitboden

Der Cockpitboden ist aus 8 mm Sperrholz gefertigt und mit 4 mm Teakholz belegt.

- Backskisten

Unterhalb der Querducht am achterlichen Ende des Cockpits befindet sich ein Stauraum. Dieser Stauraum reicht bis in die Bilge. Der Stauraum hat zwei abschließbare Deckel. Oberhalb der Querducht und unter dem Deck befindet sich noch eine kleinere, ebenfalls abschließbare Schublade.

- Stauschubladen

Im Vorschiff unter Deck sind 2 große Stauschubladen eingebaut. Die Innenmaße betragen L148 cm B 45 cm H 34 cm. Die Schubladen werden mit je einem Paar Häfele 100RVS kugelgelagerten Vollauszügen geführt. Die maximale Belastbarkeit beträgt 100 kg je Schublade.

Die Schublade an Steuerbord dient zur Lagerung des Torqeedo Außenborders. Ensprechende Schaumstoffeinlagen sind in die Schublade integriert.

Die Schublade an Backbord dient zur Lagerung von diversen Gegenständen, wie Stechpaddel, etc.

4. Decksausrüstung

- Klampen

Eine versenkbare Edelstahlklampe am Vorschiff mit jeweils einer Lippklampean Back- und Steuerbord.

Zwei Edelstahlklampen am Heck

- Niroaugbügel

Zwei Augbügel am Spiegel außen

- Püttinge

Zwei Edelstahlpüttinge zur Befestigung der Unter- und Oberwanten

- Mastfuß

aus Edelstahl mit einer Drehachse, so dass der Mast im waagerechten Zustand zum Aufrichten vorbereitet werden kann

- Umlenkblöcke

HARKEN am Mastfuß für die Fallen und Leinen

- Genuaschlitten

Zwei Pfeiffer Marine Genuaschlitten, Gesamtlänge 59 cm

- Decksdurchführungen

mit Rollen für die Genua- und Gennaker/-Spinnakerschoten und für den Achterstagsspanner

- Umlenkblöcke und Schotklemmen CAM CLEAT

unter Deck für die Schoten und für den Achterstagsspanner

- FallenstopperEasylock MINI

dreifach für den Kiel und für das Groß- und Fockfall

- Powerklemmen PXR Spinlock und Schotklemmen CAM CLEAT

für Spinnakerfall und sonstige Leinen

- Winsch ANTAL W16ST

Bronze verchromt für das Aufholen des Kiels und für Groß-/ Fock- und Spinnakerfall, sowie für die Reffleinen

- Travellerschiene

mit Doppelblock am Schlitten

- Basis

mit Doppelblock

- Schotklemmen CAM CLEAT

an Steuerbord unter Deck für die Leine zum Ausfahren des Gennakerbaums und für den Gennakertack.

- Fockroller

Unter Deck in der Vorpiek ist ein BARTELS Fockroller FIIA installiert. Der Vorstag mit der Drehscheibe ist durch ein Loch an Deck mit dem Fockroller verbunden, so dass der Roller selbst nicht sichtbar ist. Die Reffleine verläuft unter Deck und ist seitlich am Schwertkasten auf einer Schotklemme CAM CLEAT belegt.

- Gennakerbaum

aus verleimten Sapeli-Mahagoni Holz.

Gesamtlänge 1750 mm, davon 920 mm überstehend. Der Gennakerbaum hat eine C-Nut aus Edelstahl eingearbeitet und gleitet auf 2 PTFE Gleitschienen. Der Gennakerbaum kann vom Cockpit aus ausgefahren werden. Die Leine verläuft unter Deck. Ein Gummistropp im C-Profil unterhalb zieht ihn zurück, wenn die Leine gelöst wird. Inklusive Wasserstag aus Kevlar und Umlenkblock am vorderen Ende.

5. Ruderanlage

- Ruderblatt

ist aus 4 Lagen Sapeli-Mahagoni hergestellt und insgesamt 30 mm stark

- Ruderhalterung

ist aus Edelstahl und angehängt am Spiegel. Das Ruderblatt ist in der Halterung schwenkbar und kann vollständig aufgeholt werden. In die Edelstahlhalterung ist der Bootsname „Pannonia“ geschnitzt.

- Pinne

Die Pinne ist aus „Sapeli-Mahagoni formverleimt. Eine Mahagoni Pinnenverlängerung ist auf der Pinne montiert. Die Pinnenachse ist unter Deck mit Seilzügen mit der Ruderhalterung verbunden.

6. Rigg

- Karbonmast

10,12 m lang, Profil 108x78mm, 0,9 kg/m, 9/10 getakelt mit zwei Paar Salingen. Die Salinge stehen in einem 26° Winkel zur Schiffs-Querachse, so dass der Mast auch ohne Achterstag stehen kann.

Am Top sind ein Achterstagsheber und ein Verklicker montiert.

Am Lümmelbeschlag sind zwei Reffhaken.

Fallen für Spinnaker1, Spinnaker2, Fock1 und Fock2 sowie Leinen für Topnant, Lazy-Jacks, Flaggenleine und Trapeze für eine Person.

- Wanten

aus 4mm starken PHYTON DYFORM 1 x 7 Edelstahldraht. Unter- und Oberwanten mit kalibrierten und per Hand verstellbaren RONSTAN RF1481-05 Wantenspannern

- Achterstag

aus Dyneema Leine AD 6 mm mit einer Tailje 1:7 von HARKEN CarboAir Dreierblöcken

- Vorstag

aus 4mm starken PHYTON DYFORM 1 x 7 Edelstahldraht. Am Stag ist ein BARTELS Fallschlitten mit einem Bügel zum Fockfall und mit einem Fockschotschäkel. Der Schäkel ist zum kugelgelagerten inneren Teil des Fallschlittens fixiert, so dass das Vorsegel eingerollt werden kann.

- Karbon Großbaum

3,76 m lang, Profil 108x78 mm, 0,9 kg/m, mit zwei Gurten für die Großschotblöcke, Lazy-Jacks (Faulenzer) Anbindungen und mit innen liegenden Rollen für Reff1 und Reff2.

- Kicker mit Baumniederholer

BARTON MARINE Kicker mit zwei beschichteten Fiberglasfederstangen in weiß.

Niederholer ist eine Talje, bestehend aus einem Doppelblock und einem Dreifachblock mit Schotklemme, beide aus der 19 mm Reihe der RWO MARINE.

7. Segel

- Großsegel

Halsey UK Sailmakers, Segelfläche 21,4 m², volldurchgelattet mit 4 RUTGERSON # 1490 Latten.

Tape Drive Silver P2LX auf Mylar Basis mit S-Glas Tapes, 128 g/m² / 2,98 oz.

Zwei Reffreihen, Mastrutscher A117

- Genua

Halsey UK Sailmakers, Segelfläche 11,4 m².

Tape Drive Silver P2LX auf Mylar Basis mit S-Glas Tapes, 128 g/m² / 2,98 oz.

Entlang des Unter- und Achterlieks in 40 cm Breite wegen Sonnenschutz mit weißer Tafetta versehen.

ZUBEHÖR

Hilfsmotor: Außenborder, TorqeedoTravel 401 L

Trailer: Harbeck B1300M Classic Line. 1000 kg Zuladung, 1300 kg zul. Gesamtgewicht,

nagelneue Reifen montiert am 13.03.2024,

ganz frisches Pickerl (techn. Überprüfung) vom 11.06.2025 durch den OEAMTC, gültig bis 28.07.2026 (mängelfreier Prüfbericht),

Ganzpersenning

Vorsegelpersenning

Großsegelpersenning

Stechpaddel, 2 Stk.

GESCHICHTE DES BOOTES

Ursprünglich hatte Herr Yiannis Mavrikios, zusammen mit Herrn Jérome Lognos,1995 in La Rochelle die erste „Sarbacane“ erstellt. Übrigens in der Sysba Marine, bekannt für die RM 800 – RM 1050 Yachten. Der Rumpf wurde aus Epoxy verleimtem Zedernholz gebaut und außen in blauer Farbe lackiert. Der Mast war aus Aluminium. Bis zur Jahrtausendwende wurden insgesamt nicht mehr als ein Dutzend Boote gefertigt.

Nach Abschluß seiner Studien in Deutschland begann Christof Zosel seine berufliche Tätigkeit in der Werft seiner Familie in Dubai. Dort wurden traditionelle Holzboote gefertigt; entsprechend den Plänen von Abeking & Rasmussen baute man Hansa-Jollen aus Sapeli-Mahagoni. Es folgte ein eigener Entwurf, die „Sea Serpent“. Anschließend kaufte Herr Zosel Herrn Mavrikios dessen Pläne ab und setzte diese nach eigenen Ideen um. Der Rumpf wurde aus Sapeli Mahagoni Streifenepoxy formverleimt, natur belassen, farblos lackiert und mit einem Teakdeck versehen. Nachdem der Rumpf in Dubai fertiggestellt worden war, wurde das Boot durch die Zosel Yachtbau GmbH in Deutschland mit einem SparcraftAlumast und Dacronsegeln von Beilken versehen. Insgesamt wurden um die dreißig Boote gefertigt, die letzten davon bis Ende 2004. Hinterher ging die Zosel Yachtbau GmbH in die Insolvenz.

Der norddeutsche Vorbesitzer unseres Bootes besaß eines der letzten Exemplare, die Baunummer 28, welches er aus Begeisterung für schöne Holzboote im August 2004 kaufen konnte. Anschließend war er damit einmal auf der Schlei unterwegs und hinterher hat er das Boot zum Beschauen in seiner Garage aufbewahrt.

Nach langen Verhandlungen war er im Mai 2006 bereit, sich von dem Boot zu trennen und das Boot zu verkaufen. Wir haben das Boot zuerst in den Sommermonaten am Wörthersee benutzt. Im Winter ließen wir nach eigenen Plänen bei CUL-Masten einen größeren Karbonmast und -baum und bei UK-Sailmakers Foliensegel machen. Das Boot haben wir auch mit einem Traveller und mit Trapez versehen, im Kielkasten Verschlusslippen einbauen lassen, kalibrierte, während des Segelns verstellbare Wantenspanner eingebaut, Achterstag und Achterstagspanner sind hinzugekommen, usw. Praktisch haben wir das Boot auf mehr Segelleistung für Schwachwindreviere umgebaut bzw. ausgerüstet.

Des Weiteren haben wir einen elektrischen Flautenschieber zugekauft.

In den Folgejahren haben wir das Segelboot von Mai bis September auch für Regatten benutzt. Ansonsten lag das Boot an einem Steg am Wörthersee gut geschützt vor der Sonne unter einer Vollpersenning. Im Winter haben wir das Boot abgedeckt unter unserem Carport gelagert.

2010 hatten wir eine Hochseeyacht gekauft und bis zum Verkauf keine Zeit mehr gehabt, auch das annoncierte Holzboot zu benutzen. Mit anderen Worten: Das Boot steht seit vielen Jahren unbenutzt, doch hervorragend abgedeckt und geschützt, unter unserem Carport, wurde aber immer wieder gereinigt, gelüftet, durchgeschaut, alles bestens.

ANMERKUNGEN

Aufgrund eines hartnäckigen französischen Bootsliebhabers wurde in der Werft Chantier des Ileaux 2013 noch ein Boot gebaut. Weitere Boote sind uns nicht bekannt. Daher handelt es sich bei unserem Angebot um eine Rarität und wegen der individuellen Aufrüstung um ein Unikat.

PRESSESTIMMEN

SEGELN 2004 Oktober (Auszug, bei Bedarf kann der komplette Testbericht zugesandt werden)

Die Sarbacane, in Dubai von einem deutschen Ingenieur gebaut, verzaubert in schönem Mahagoni. Dabei ist die Jolle nicht nur für Seen, sondern auch für die geschützte See geeignet. Ein Test von Thorsten Höge.

Die Sarbacane ist ein gezähmter Tiger: Das Geschwindigkeitspotenzial der Jolle ist riesig - nur hat der Konstrukteur die Segelfläche begrenzt, auf Trapeze verzichtet, und auch der Gennaker könnte 15 Quadratmeter größer sein. Das widerspräche allerdings dem Konzept der Sarbacane. Sie soll bis zu vier Personen Raum bieten, einfach zu handhaben sein und beherrschbar bleiben. Mit dem Blei im Schwert ist der Stabilitätsumfang groß - es gehört schon einiges dazu, diese Jolle umzuwerfen. Anfänger-geeignet ist sie nur aus einem Grund nicht: Tendenziell fahren Novizen häufiger auf einen Steg. Und bei der Sarbacane dürfte bei jeder Schramme das Herz bluten. Fazit: Christof Zosel baut mit der Sarbacane ein tolles Boot in bester Qualität, das dank des Produktionsortes bezahlbar bleibt.

Kontakt

Verkäufer: gewerblich
Brauckmann Boote GmbH

Telefon: 0049 (0)3381890660
Telefax: 0049 (0)3381890662
Mobil: 0049 (0)1723068886

https://www.brauckmannboote.de/
info@BrauckmannBoote.de

© BoatNet 1996-2025 https://www.boatnet.de/