

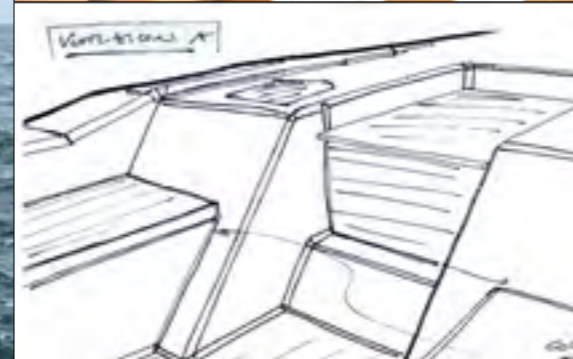
*Schön & schnell. Die Hägar V wurde in der Werft Adria Sails in Fano gebaut, lief dort unter dem Namen Scuderia 65 und wurde kürzlich für einen Design-Award nominiert*

# Auf den Leib geschneidert

**Auftragsarbeit.** Der aus Oberösterreich stammende Yacht designer Harry Miesbauer entwarf für einen langjährigen Freund einen 65 Fuß langen Cruiser-Racer. Mit Judith Duller-Mayrhofer sprach er über den spannenden Entwicklungsprozess und diverse Tücken, die typischerweise im Detail lagen



**Hirn & Herz.** Yachtdesigner Harry Miesbauer steckte nicht nur sein ganzes Fachwissen, sondern auch viel Emotion in den Entwurf



**Zeichenstift & Laptop.** Das Layout im Salon (ganz oben) ist einzigartig und stammt ebenfalls aus der Feder von Harry Miesbauer

Wer über den Atlantik segelt (und das nicht gerade im Rahmen einer Regatta tut), hat üblicherweise viel Zeit zum Nachdenken. Manche sinnieren über Persönliches, wie Work-Life-Balance oder Beziehungsstatus, andere stellen sich den großen Themen der Menschheit. Als Gregor Stimpfl, ein Versicherungsmakler aus Bozen, im Jahr 2010 über den großen Ozean schiperte, beschäftigte er sich vor allem mit einer Frage: Wie sieht die ideale Yacht für mich aus? Seine damals drei Jahre alte 62er, die er gerade Richtung Westen bewegte, war es nicht, das wusste er spätestens, als er die Matratze aus seiner Vorschiffskoje auf den Boden verfrachten musste, weil er im Seegang auf der breiten Fläche weder Halt noch Schlaf fand. Aber auch manch anderes Detail, das ihm davor komfortabel und praktisch erschienen war, bewährte sich auf der Langstrecke nicht. Zwischen Theorie und Praxis tut sich eben manchmal ein erheblicher Spalt auf...

Unterstützt bei seinen Überlegungen wurde er von Harry Miesbauer, einem Mann, der beste Voraussetzungen für ein derartiges Planspiel mitbrachte. Der österreichische Yachtdesigner, der seit 2007 am Comer See ein eigenes Studio betreibt (siehe auch Kasten auf Seite 45), kannte Stimpfl

seit vielen Jahren, war gegen ihn Laser 5000 und mit ihm Melges 24 gesegelt. Er hatte bei dem Südtiroler als Teil der Transat-Crew an Bord eingeecheckt und ließ sich in langen Stunden nur zu gerne in einschlägige Gespräche verwickeln; immer wieder zückte er den Zeichenstift, um seine Ideen zu Papier zu bringen und so besser begreifbar zu machen. Wiewohl die beiden Männer das Thema mit Feuereifer und Herzblut diskutierten, rutschte es nach der gegläuckten Ankunft in der Karibik wieder vom Tisch. Stimpfl war nicht reif für ein neues Boot, Miesbauer bis über beide Ohren mit Arbeit eingedeckt.

Erst im Sommer 2015 wurde der lose Faden wieder aufgenommen und bei einem gemeinsamen Törn vor Sardinien neu verknüpft. 2016 bat Stimpfl den Austro-Designer, erste Entwürfe für eine 65-Fuß-Yacht anzufertigen. Sie sollte primär bei anspruchsvollen Langstrecken-Regatten wie Fastnet oder Sydney-Hobart richtig gute Figur machen, sich aber auch zum entspannten Cruisen mit der Familie eignen. Am 23. Dezember 2016 besuchte Harry Miesbauer seinen Freund in Bozen und zeigte ihm einen Satz Zeichnungen. Sie griffen vieles von dem auf, worüber damals am Atlantik gesprochen worden war, und begeisterten Stimpfl sowohl auf den ersten, als auch den zweiten Blick. Er

gab sein Go und das Projekt konnte bei der für Custom-Yachten bekannten Werft Adria Sails in Fano starten.

#### Die Kunst, Kompromisse zu finden

Miesbauer hatte sich bei seinem Entwurf an der wichtigsten Vorgabe des Eigners orientiert: Der Schwerpunkt sollte (trotz Familientauglichkeit) auf starker Performance und guten Allrounderigenschaften liegen. „Wenn du die Rumpflinien zeichnest, egal ob mit 20 oder 65 Fuß Länge, musst du immer zwischen geringem Gewicht, geringer benetzter Fläche und hohem aufrichtendem Moment abwägen“, sagt der Designer, „das ist wie bei einem Drei-Hütchen-Spiel, bei dem es nur einen Sieger geben kann. Und den gibt letztlich der Eigner mit seinen Bedürfnissen vor.“ Die *Hägar V*, die bei der Werft unter Scuderia 65 läuft, sollte, so lautete der Wunsch von Gregor Stimpfl, auf jeden Fall über ein hohes aufrichtendes Moment verfügen. „Das sind quasi die PS vom Schiff“, erklärt Miesbauer, „sie bringen mehr Formstabilität und Komfort, gehen andererseits aber auf Kosten von benetzter Fläche und Leichtwindeigenschaften.“ Zahlreiche CFD-Analysen (Computer Fluid Dynamics), die heutzutage die früher üblichen Schlepptankversuche ersetzen, lieferten dem Designer eine Fülle an Daten, die in die Rumpfkonstruktion einfließen. Da gute

Regatta-Resultate nach berechneter Zeit auf der Wunschliste ebenfalls ganz oben standen, musste Miesbauer gleichzeitig auf das IRC-Rating achten, sprich eine ausgewogene Abstimmung von Gewicht, Wasserlinienbreite, Segelfläche und vielen anderen Parametern hinbekommen. Für diese IRC-Optimierung wurde eine studionterne Software mit besonderem Augenmerk auf Offshore-Regatten genutzt.

Auch beim Ruder nahm er auf die Vorstellungen des Eigners Rücksicht. Miesbauer hatte ursprünglich ein tiefgehendes Singleruder vorgesehen, bei dieser Konfiguration wäre sich aber keine Beiboot-Garage ausgegangen. Just darauf wollte Stimpfl aber nicht verzichten, also disponierte Miesbauer um und spendierte der *Hägar V* eine Doppeleruderanlage.

Nachdem die hydrodynamische Form ausentwickelt war, schickte Miesbauer ein 3D-Modell mit sämtlichen Daten zum renommierten Ingenieurbüro Pure Engineering nach Neuseeland, wo sämtliche Strukturberechnungen durchgeführt wurden. Auch hier galt es Kompromisse zu schließen und einen gangbaren Mittelweg zu finden: Je steifer die Struktur einer Yacht ist, desto höher können die Rigglasten sein, dafür bezahlt man in der Regel aber mit zusätzlichem Gewicht. Um eben dieses zu minimieren, bohrte man in die Kielrinne,

die mit Hilfe einer superpräzisen CNC-Maschine aus einem fünf Meter langen, hochfesten und geschmiedeten Niroblock gefräst worden war, über die gesamte Länge vier Löcher und brachte in einem davon den Hydraulikzylinder für das Hubkielsystem unter – eine technische Meisterleistung, erbracht vom italienischen Kiel- und Hydraulik-Guru Gianni Cariboni, der nicht umsonst reihenweise AC- und VOR-Teams zu seinen Kunden zählt. Zum Schluss montierte man die Blei-Antimon-Bombe, die selbstverständlich strömungstechnisch optimiert wurde.

Der Decksaufbau, den Miesbauer das Gesicht der Yacht nennt, entstand im Gegensatz zum Rumpf nicht am Computer, sondern wurde von ihm per Hand gezeichnet. „Nur mit dem Stift bekommst du den perfekten Flow“, weiß Miesbauer, der es früher immer wieder mal nur am Bildschirm versucht hat, mit dem Ergebnis aber nie hundertprozentig zufrieden war.

#### Die Kunst, auf Feinheiten zu achten

Jede Menge Hirnschmalz floss in die Gestaltung des Innenlayouts. So bestand der Auftraggeber auf einer schönen, geräumigen Kabine für den Boat Captain (wohl wissend, dass sich ein guter Mann nur so langfristig halten lässt), diese sollte sich aber keinesfalls neben der Eignerkabine befin-



Jetzt schon an morgen denken und so sicher wie möglich segeln.

Planbar und fair – mit Rückerstattungsgarantie.

Exklusiv bei Master Yachting:  
**Unser Safe Sailing 2021 Programm**

[master-yachting.at](http://master-yachting.at)





## „Sexy und doch komfortabel“

**Interview.** Eigner Gregor Stimpfl verrät, warum er gerade diese Yacht zu diesem Zeitpunkt und bei diesem Designer in Auftrag gegeben hat



Gregor Stimpfl hat sich mit der Hägar V den Traum von einer One-Off-Yacht erfüllt

**Yachtrevue:** Was hat bei Ihnen den Impuls ausgelöst, das Projekt Hägar V zu starten?

**Gregor Stimpfl:** Ich besaß zu diesem Zeitpunkt eine zehn Jahre alte Felci 61, die ich einer gründlichen Revision hätte unterziehen müssen. Da ist mir der Gedanke gekommen, ob es nicht besser wäre, das alte Schiff zu verkaufen und ein neues zu projektieren. Denn etwa alle zehn Jahre gibt es im Yachtbau einen Innovationsschub, sei es durch eine neue Technik oder neue Materialien. Und der nächste Gedanke war, dass ich diesmal keine Stangenware nehme, sondern mir einmal im Leben ein One-Off gebe – mit allen Risiken, die damit verbunden sind.

**YR:** Und warum haben Sie sich gerade für Harry Miesbauer als Designer entschieden?

**Stimpfl:** Harry ist ein Jugendfreund, aber das hätte als Argument nicht genügt. Am einfachsten wäre es gewesen, zu einem der Großen zu gehen, auch wegen des Wiederverkaufswerts. Trotzdem habe ich mich bewusst für Harry entschieden. Er hat einerseits bei den besten Konstrukteuren Italiens gelernt und von dort eine Eleganz mitgenommen, die mir sehr gut gefällt. Mein Vertrauen habe ich ihm aber vor allem geschenkt, weil er von schnellen Yachten kommt, vom Regatta- und Jollensegeln. Deshalb schlägt sein Pendel stärker zur Performance-Seite aus und das war mir sehr wichtig.

**YR:** Sie sind ja ein sehr versierter und erfolgreicher Regattasegler. In welchen Klassen waren Sie aktiv?

**Stimpfl:** Ich habe am Kalterer See mit dem Laser angefangen, bin danach diverse andere Klassen gesegelt, wie Laser 5000, Snipe, 470er oder Finn, und habe im 49er zum italieni-

schen Olympiateam gehört, das sich auf die Spiele in Sydney vorbereitet hat. Später bin ich auf Melges, X412 und große Katamarane gewechselt, habe an Klassikern wie Gorla, Centimiglia oder Bol d'Or teilgenommen. Mit einem Konsortium habe ich eine 80-Fuß-Yacht von Reichel/Pugh besessen und intensiv gesegelt und mit der oben erwähnten Felci 61 diverse Long-Distance-Regatten im Mittelmeer und in der Karibik bestritten.

**YR:** Eine reine Performance-Yacht ist es aber nicht geworden – warum?

**Stimpfl:** Weil es auch die Bedürfnisse und Vorstellungen meiner Damen, sprich Frau und Tochter, zu berücksichtigen galt. Diesen Spagat zwischen Regatta und Komfort hinzubekommen und ein Schiff zu bauen, das zwischen Wettkampf und Freizeit wechseln kann, das war am schwierigsten.

**YR:** Und ist der Spagat gelungen?

**Stimpfl:** Absolut. In dieses Schiff wurde extrem viel Herzblut und Emotion gesteckt. Die Phase zwischen Planung und Konstruktion hat länger gedauert als gedacht, aber diese Zeitinvestition hat sich gelohnt. Es gibt viele durchdachte Detaillösungen und so gut wie nirgendwo Stangenware. Ich habe, was ich wollte: Ein sexy Schiff, mit dem ich trotzdem komfortabel segeln kann.



**Racen & Relaxen.** Für Eigner Gregor Stimpfl war die Performance seiner neuen Yacht am wichtigsten. Gleichzeitig sollte sie aber auch zum Cruisen taugen – eine Gratwanderung, die ausgezeichnet gelang

den. Letztere wurde wie üblich mit einem Doppelbett ausgestattet, verfügt aber auch über ein zusätzliches Einzelbett, in dem der Eigner auf Langstrecke ruhen kann. Stimpfls Gattin wiederum missfiel der in dieser Liga typische große Esstisch im Salon, also entwarf Miesbauer eine U-förmige Küche, einen Ausziehtisch mit Bank und Klappsesseln sowie einen Navi-Tisch davor – ein Layout, das so auf keiner anderen Yacht zu finden ist und sich sowohl im Urlaubs- als auch Rennmodus bestens bewährt hat. Wesentliche Teile des Interieurs wurden aus Karbon-Sandwich gebaut, was Gewicht spart und damit der Performance zugute kommt.

Auch beim Styling traf Miesbauer mit einem modernen, schlichten, luftigen Look auf Anhieb den Geschmack des Auftraggeber-Paares. „Ästhetische Aspekte werden im Yachtbau immer wichtiger“, betont er, „ich beschäftige mich sehr gerne damit und stecke extrem viel Zeit, Liebe und Energie in die Details.“ So entwarf er spezielle Fensterrahmen mit eingebauter Rolllö, aber auch die wegklappbare Steuersäule, an der sich sämtliche Bedienelemente für die Hydraulik befinden, stammt von seinem Zeichentisch. „Der Eigner wollte sich zum Gas-Geben nicht hinunterbeugen, also hab ich den Hebel neben dem Steuerrad versteckt“, plaudert Miesbauer aus dem Nähkästchen, „das ist nicht nur optisch ansprechend, sondern auch beim Rückwärts-Einparken superpraktisch.“ Als Meisterstück in diesem Projekt bezeichnet er den Niedergang, der sich nach oben verjüngt und mit frei ragenden, unterschiedlich breiten Stufen überrascht.

Nach rund zwei Jahren Bauzeit wurde die Hägar V, die mit 4T Forte Racing-Segeln von OneSails ausgestattet ist und über eine Gesamtsegelfläche von rund 260 m<sup>2</sup> verfügt, im Oktober 2019 zu Wasser gelassen.

Im Dezember segelten Stimpfl und Miesbauer die Yacht gemeinsam von Pesaro nach Chioggia. „Wenn du das erste Mal mit dem Auftraggeber an Bord bist, ist das sehr aufregend“, gibt Miesbauer zu, „man weiß ja nicht, ob die Realität den Vorstellungen standhält und der Eigner tatsächlich zufrieden ist.“

Stimpfl war sogar hochzufrieden und freute sich auf intensive Segel- und Trainingseinheiten im Frühjahr 2020; der Corona-Lockdown in Italien machte seine Pläne jedoch größtenteils zunichte. Die Hägar V wurde aber bereits für einen Urlaubstörn mit Familie genutzt und konnte ihr Potenzial auch bei einer Regatta unter Beweis stellen: Bei der La Duecento, die über 200 Meilen von Caorle über Grado nach Susak und

zurück in den Starhafen führt, holte sie als erste Yacht im Ziel die Line Honours und gewann die Klasse IRC nach berechneter Zeit. Am Steuer stand Gregor Stimpfl selbst, er will heuer auch noch – sofern nicht wieder Corona dazwischen funkt – an der Barcolana und am Middle Sea Race teilnehmen. Aber nicht nur die Leistungsfähigkeit, auch die Gesamtopik der Yacht ist Miesbauer außerordentlich gut gelungen, das beweist die Tatsache, dass die Hägar V für einen renommierten internationalen Design-Award nominiert wurde. „In dieser Yacht steckt meine ganze Leidenschaft für den Segelsport“, fasst Miesbauer mit einer weit ausholenden Handbewegung zusammen. Eine Leidenschaft, die vermutlich noch lange nicht erlöschen wird. ■

## Harry Miesbauer

**Kurzporträt.** Der Oberösterreicher Harry Miesbauer absolvierte in Wels die HTL für Maschinenbau und leitete in Salzburg ein technisches Büro, entschied sich dann aber dafür, sein Hobby Segeln zum Beruf zu machen. Er studierte Yachtdesign in Southampton, machte 1998 seinen Abschluss und übersiedelte danach nach Mailand, wo er Seite an Seite mit Luca Brenta oder Germán Frers arbeitete. In dieser Zeit entwarf er unter anderem Wallys, Volvo-Ocean-Racer (Nautor Amer Sports One, Platz 3 beim VOR 2001/02), America's-Copper (Victory Challenge, Platz 5 beim AC 2003) sowie die Austro-Transpac 52 Astro.

2007 wagte Miesbauer den Schritt in die Selbstständigkeit und gründete in Como am Comer See sein eigenes Studio, in dem er derzeit zwei Mitarbeiter beschäftigt – eine Entscheidung, die er nie bereut hat. Miesbauer realisierte bis dato sehr unterschiedliche Projekte, vom One-Off-Motorboot in Aluminium bis zur 90-Fuß-Cruising-Segelyacht. Etwa die Hälfte der Kunden sind private Auftraggeber, der 54-Jährige kooperiert aber auch mit einer ganzen Reihe von namhaften Werften wie Grand Soleil, Solaris, Fauscher Boats, Adria Sail, Perini Navi oder Hodgon Yachts in den USA. [www.hmyd.it](http://www.hmyd.it)

FOTOS: DEBEDE LUCA/ONESAILS (1), ASSICONSULT

# Candela

Official Ambassador:

BOOTE  
SCHMALZL  
SEIT 1959



BOOTE  
SCHMALZL  
SEIT 1959

Boote Schmalzl GmbH,  
Seecorso 13, 9220 Velden

[www.boote-schmalzl.at](http://www.boote-schmalzl.at)