



Cockpit renoviert

Die folgenden Ausführungen eignen sich für das Refit des Cockpits einer Hallberg-Rassy 312 MK1 aus den Baunummern 001 bis etwa 150, also aus der Zeit von 1979-1982. Sicher aber auch für andere Boote mit ähnlichen Bauausführungen.

Meine "Amica Maris" hat die Baunummer 118 und ist 1981 erstmalig zu Wasser gegangen. In dem oben angegebenen Zeitraum wurden die Duchten / Backskistendeckel von Hallberg-Rassy noch nicht in Stabdeck-Optik ausgeführt.

Vielmehr waren diese Flächen durchgängig mit einem etwa 1mm starken Teakholz Furnier verleimt. HR hatte jedoch schon Laibhölzer an den Abschlußkanten rundum, was meinem Refit entgegen kam.



Das Cockpit hatte zum Zeitpunkt des Erwerbs im Oktober 2009 einen augenscheinlich perfekten Zustand. Das

Boot kam aus erster Hand und war weitgehend makellos. So wollte ich zunächst gar nichts ändern. Leider entdeckte ich dann doch zwei handtellergroße Flächen, an denen das "unterholz" durchschimmerte. Das Furnier nur auszubessern scheiterte beim ersten Versuch.

Schnell war klar, dass alle Auflagen neu gemacht werden mussten, alleine schon, um zukünftig nicht jedes Jahr eine neue Stelle zu entdecken. Nur den Cockpitboden habe ich für dieses Jahr vom Refit ausgenommen.

Natürlich wollte ich dann auch gleich die Stabdeckoptik haben. Der Gedanke an 4 oder 8 mm Stableisten wurde von mir aus 3 Gründen verworfen:

Erstens die reinen Materialkosten von 700,00 bis 800,00 Euro, zweitens die Überdimensionierung (1mm Furnier hielt über 25 Jahre, 4mm dann über hundert Jahre?) und drittens hätte ich die Bretter zu tief ausfräsen müssen (Stabilität!)

So entschied ich mich für ein 2,3mm dickes Starkschnitffurnier, welches ich in größerer Menge sehr günstig erstehen konnte.

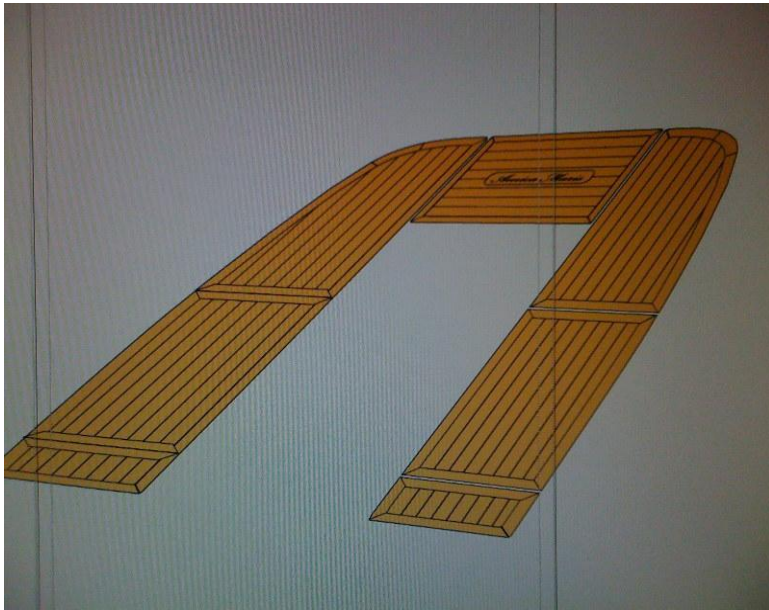
Der Plan war, sämtliche Flächen 2,4mm bis an die Laibhölzer heran, auszufräsen, die Furniere auf Paß vollflächig mit Epoxy unter Druck einzukleben, danach die typischen Stabdeckfugen 3,5mm tief einzufräsen, mit Sikaflex aufzufüllen, überschleifen, fertig!



Ein Gastbeitrag

Das war die Kurzform. Die authentische Version dauerte etwa 50 Stunden unter günstigen Bedingungen, geht also konform mit einem Angebot einer Werft, welches bei 3800,00 Euro lag.

Ich fing also an, zu fräsen! Zunächst an Bord behutsam die Pfropfen ausgebohrt, konnte ich alle 32 Niro-schrauben einwandfrei lösen (ohne Bodenbretter). Alle 5 Teile dann in der Werkstatt zuhause genau vermaßt, um eine Computergrafik zu erstellen.



Das war nötig, um ein vernünftiges Layout zu finden. Besonders das Problem der durchgehenden Sitzbank an steuerbord wollte gelöst werden, da meine Furnierstreifen nur maximal 800mm lang waren. Ich entschied mich letztlich für eine "Kopie" der Backbordseite, welche ja durch die Backskiste unterbrochen ist. Beim Fräsen ist ein konzentriertes und überlegtes Handeln unerlässlich.

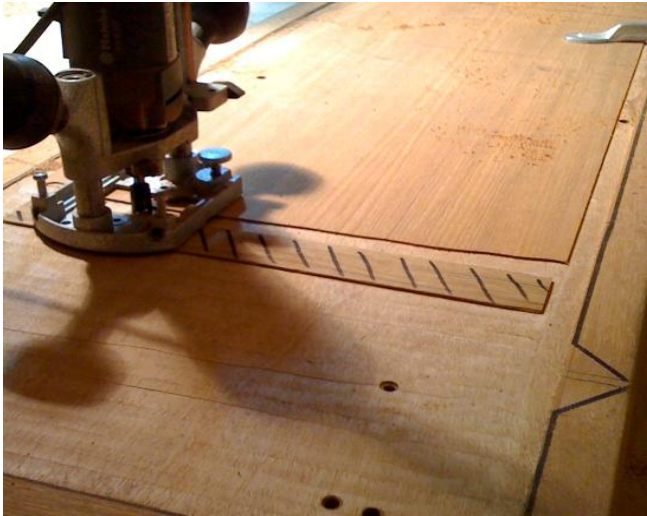
Alles wurde exakt auf den Originalbrettern vorgezeichnet, um zu verhindern, dass die Laibhölzer beschädigt werden. Diese sollten ja original bleiben (bis auf die nicht vorhandenen Gehrungsfugen rundum, die ich zusätzlich eingefräst habe.)

Wer hat schon eine mit allen Schikanen ausgerüstete Werkstatt zu Hause? Improvisationsgeist ist immer wieder gefragt. Kleine, selbst erstellte Hilfsmittel, wie zum Beispiel der kleine Abstandshalter (siehe Bild) leisten gute Dienste.





Ein Gastbeitrag



Zunächst mussten sämtliche Flächen 2,4mm tief bis an die Laibhölzer heran, ausgefräst werden.

Hier kommt es auf eine möglichst glatte Fläche an, denn in diese Vertiefung sollten später die Furniere auf Paß vollflächig mit Epoxy unter Druck eingeklebt werden.

Danach wurden alle Furniersegmente exakt zugeschnitten, mit einer Unterfräse kantengefräst und mit Hilfe einer Stand-Tellerschleifmaschine sauber angepasst.

Tipp:

Beim Einkleben mit Epoxy-Kleber (z.B. SP-106/2-K von Niemeyer) Furnierkanten sorgfältig abkleben, um spätere mühselige Schleifarbeiten zu vermeiden.



Auch hier habe ich die Stoßkanten von oben nochmal großzügig abgeklebt, um zu verhindern, dass das Andruckbrett bei herauspressendem Kleber mit dem Cockpitbrett eine unzertrennliche (!) Einheit wird.



Ein Gastbeitrag

Nach vollflächigem beidseitigem Einstreichen, unter Druck verkleben (Flächen-Pressung mit einem stabilen Brett und rundum möglichst vielen Schraubzwingen herstellen

Nach 24 Stunden etwa konnte ich nach einem Zwischenschleifgang anfangen, die künftigen 5-mm-starken Sika-Fugen vorzuzeichnen ...



... und dann (wiederum sehr konzentriert) mit einer Ober-Fräse, entlang an einer fest-gespannten Führungsleiste einzufräsen.

Einmal mehr messen und anpassen hilft, Fehlschnitte zu vermeiden, denn im ungünstigsten Fall beginnt man wieder ganz von vorne.

Der darauf folgende Schritt betraf das Auffüllen der Fugen mit Sikaflex (z.B. 290-DC, Marine).

Auch hier hat sich für mich das exakte Abkleben bewährt.

Je genauer man hier arbeitet, umso weniger Arbeit hat man in den weiteren Arbeitsgängen





Ein Gastbeitrag



Nach dem Einbringen mit der Kartuschenpresse, habe ich alles mit einem Japanspachtel glatt gestrichen.

Wichtig war es, das Malerkrepp möglichst gleich nach dem Glattstreichen wieder abziehen.

Auch hier hilft, wie an so vielen Stellen, sauber arbeiten erspart viel Müh.

Die leicht hervortretenden ausgehärteten Fugen (2-3 Tage später) kann man sehr gut mit einem Multimaster (z.B. von "Fein") mit dem oszillierenden Messer bündig schneiden.

Danach musste ich alles gleichmäßig mit einem Schwing schleifer überschleifen (zunächst 120er und dann 240er Körnung) und dann mit einem Schwamm und Wasser säubern (z.B. in der Badewanne).





Ein Gastbeitrag

Eine kleine Besonderheit habe ich mir für den achteren Backskistendeckel einfallen lassen: Ich wollte den Namenszug "Amica Maris" in authentischer Schrift in Sika-Fugen-Optik eingefräst haben.

Dazu musste ich die Daten des Original-Schriftzuges zunächst am Rechner für eine CNC-Oberfräse in Flächen aufbereiten. (wer das nicht beherrscht, wird sicher Hilfe bei einer Fräserei / Werbefachmann finden, Adresse kann bei mir erfragt werden)

Zu einem solchen habe ich dann ein geeignetes kleines Teak-



brettchen in der Stärke 5mm gebracht.

Dieser hat mir dann den Schriftzug 4,0 mm tief eingefräst.

Dieses Namensbrettchen habe ich dann in den Backskistendeckel eingearbeitet (gleiche Vorgehensweise wie zuvor beschrieben), die Schrift aufgefüllt und ansonsten wie die Sika-Fugen behandelt.

Dieser "Job" war etwas knifflig, ist aber ein wunderschöner Effekt.





Ein Gastbeitrag



Diese kleinen Erfolgserlebnisse (Bild links) sind es, die uns immer wieder antreiben, kleine Projekte selbst in die Hand zu nehmen. Neben einer nicht unerheblichen Einsparung bereiten sie Freude und vermitteln Selbstbestätigung.

Letztlich habe ich alle Teile wieder an Bord eingebaut, diesmal die 3 unbeweglichen Auflagen jedoch mit Sikaflex an wenigen Klebepunkten fixiert.

Das Festschrauben und Verpfropfen ist meiner Meinung nach zum möglichen Demontieren in x-Jahren nur ein Scheinvorteil. In Wahrheit wird dabei möglicherweise mehr Material zerstört, als wenn man die Klebepunkte z.B. mit einem Metallsägeblatt unter den Brettern wieder trennt.

Durch den günstigen Einkauf der Furniere, lagen die Gesamtkosten des Refits bei etwa 220,00 Euro.





Ein Gastbeitrag

Anmerkung Manfred Kosthorst:

Diesen Bericht hat mir freundlicherweise Gerwin Müller aus Kiel zur Verfügung gestellt.

Tolle Arbeit und vielen Dank, Gerwin.