

boote

EXCLUSIV

DIE WELT DER SUPERYACHTEN



60 METER YOGI
Die ultimative
Charter yacht?

35 METER FIREFLY
Ein Drachen im
Grossformat

REGATTA
Mehr Sicherheit
bei Superseglern

ZEN-STYLE
Asia-Glamour auf Heesens „Satori“


boote EXCLUSIV

BeNeLux 9,30 € • Finnland 12,00 € • Frankreich 9,30 € • Griechenland 11,00 € • Italien 10,50 € • Portugal 10,50 € • Slowakei 11,50 € • Spanien 10,50 € • Schweiz 15,60 sFr • Österreich 8,80 € • Deutschland 8,00 €



Firefly

DER DRACHEN



Mit der 35 Meter langen „Firefly“ schuf Yacht designer André Hoek das erste Format der neuen F-Class. Claasen Jachtbouw schweißte den über Wasser klassisch anmutenden Daysailer aus Alu für sportliche Regatta-Action und relaxte Tagestouren.

Text Erdmann Braschos Fotos Ingrid Abery

FÜR GROSSE



Offenes Segelvergnügen: Wie bei der J-Class üblich, verzichtet auch die F-Class während Regatten auf eine Reling.



Klassische Linien: Über Wasser ähnelt „Firefly“ den größeren J-Class-Yachten.

Die Versuchung, das Beste zweier Welten, den Charme und die gestalterische Finesse von gestern und die technischen Möglichkeiten von heute in einem Boot zu verwirklichen, ist groß. Sie ist nicht neu. Der Holländer André Hoek realisiert sie seit einer Weile variantenreich mit großen Einzelbauten und seinen Truly Classic-Semicustoms. Jetzt hat er sie mit der „Firefly“, dem Prototypen der neuen F-Class ins One-Design eines 35 Meter messenden Regattaformates übertragen: ein 115-Fuß-Daysailer mit klassischer Anmutung über Wasser, der sich einzig für ein paar flotte Duelle auf der Regattabahn eignet.

Die Typenbezeichnung erinnert nicht zufällig an die amerikanische Universal Rule, die im Unterschied zur europäischen International Rule anstelle von Zahlen ihre Typen alphabetisch sortierte. Denn die F-Class ist nichts an-

Zwölf Mann bändigen am Wind 594 Quadratmeter

Eyecatcher: Knapp 800 Quadratmeter misst der auffallend gestaltete Gennaker, den die Crew bei leichter Brise und Raumschotskurs anschlägt.



Firefly

Teamwork: Beim Segelwechsel sind viele Hände auf dem Vorschiff gefragt. Der Großsegel-Trimmer arbeitet hinter dem Steuermann. Gäste sitzen sicher am Heck, abseits des sportlichen Geschehens.





Funktional: Das Interieur ist auf ein Minimum an Komfort reduziert. Dafür gibt es viel Platz, um den Gennaker neu auszulegen.



Schaltzentrale: Der Kapitän navigiert steuerbords, achtern schließt sich der Eingang zum kompakten Motorenraum an.



Galley: Gegenüber der Navi-Ecke sorgt der Chef für Stärkung.

„Firefly“ ist gleichwohl eleganter Daysailer und Racing-Maschine

deres als eine etwas kleinere, allerdings moderne Interpretation der J-Class, mit der in den Dreißigerjahren um den America's Cup gesegelt wurde und die seit einer Weile mit modernisierten, zum Blauwassersegeln umgebauten Exemplaren und Neubauten nach historischen Plänen eine Renaissance erlebt. J-Class-Renner wie die jüngst nach Hoeks Plänen neu gebaute „Ranger“-Variante „Lionheart“ sind gut 40 Meter lang, verdrängen bei 71 Tonnen Ballast 182 Tonnen und gehen mit etwa 950

Quadratmetern an den Wind. Sie haben alles dabei, was man auf ausgedehnten Reisen an Bord braucht. Sie sind unter Deck nicht leer oder, wie damals, mit einer spartanischen Eigenerkabine ausgebaut, sondern mit einem kompletten Interieur unterwegs. In ihrer Bilge steckt ein moderner Maschinenpark. Sie haben ein, oft sogar zwei Deckshäuser.

Aus den leeren, einzig zum Daysailing geeigneten Flushdeck-Regattaboote der 30er-Jahre sind deutlich schwerere Cruiser-Racer geworden, deren Eigner

Firefly



F-Class Nummer 01: „Firefly“ ist der Prototyp der neu geschaffenen Klasse.

50 Prozent Ballastanteil und eine Segelleistung à la J-Class

die Betriebskosten meist im Chartergeschäft begrenzen. Die derart umgebaute J-Class ist 20 bis 30 Tonnen schwerer und geht mit einem entsprechend reduzierten Ballastanteil an den Wind. Den Verlust an Stabilität versuchen die Konstrukteure mit einem ganzen Bündel an Maßnahmen auszugleichen. Die wirksamste Methode ist fortschrittliche Takeltechnologie mit Karbon- statt Aluminiummasten und Hightech-Faserkabeln statt Edelstahl-Strangware für das stehende Gut. Ob eine J-Class letztlich 160 oder 190 Tonnen verdrängt: Die flachbordigen Schwerverdränger segeln nass und brauchen reichlich

Mannschaft. Die ehrgeizigen Eigner der heutigen J-Class-Exemplare beschäftigten Segelprofis, und der Betrieb der Yachten ist mit ständig erneuerter Segelgarderobe eine Materialschlacht. Hinzu kommt, dass mancher Eigner, wie der amerikanische Immobilienkaufmann John Williams („Ranger“) oder der Kalifornier Jim Clark („Hanuman“), ihre Boote ohnehin nur als Daysailer nutzen. Sie verfügen über Mutterschiffe, auf denen es sich Welten komfortabler als unter Deck einer J-Class leben lässt.

Angesichts dieser Entwicklung war es nur eine Frage der Zeit, bis eine neue, zeitgemäße Interpretation des Themas

„große Regattayacht mit der Finesse und Grandezza der Dreißigerjahre“ vom Stapel läuft. Gewissermaßen eine J-Class reloaded. Die heißt „Firefly“, ist mit 35 Metern nur wenig kürzer als ihr Vorbild und verdrängt dank geteiltem Lateralplan mit modernem T-Kiel 61 Tonnen. Das entspricht etwa einem Drittel ihres Vorbilds, wobei mit 30 Tonnen die Hälfte gut fünf Meter unter Wasser im Bleitorpedo der Ballastbombe steckt. Der V-förmige Rumpf mit dem marlspiekerartigen Vorschiff und die elegante Heckpartie gehen mittschiffs in einen modernen U-Spant über.

Untersuchung von 15 Entwürfen

Wie der Blick unter den Bauch des Bootes zeigt, ist dieser entlang der Mittschiffslinie leicht gefalzt. Diese Spantform reduziert die wasserbenetzte Fläche, lässt Platz für ein wirksames Kielprofil und verlangt wesentlich weniger Vortrieb als das historische langkielige Vorbild mit dem faustkeilförmigen Rumpf. Dennoch ist die F-Class, mit knapp sechshundert Quadratmetern am Wind und somit ungefähr siebenzig Prozent der gängigen J-Class Garderobe unterwegs, generös besegelt. Sie springt schneller an und soll dank ihres beeindruckenden Ballastanteils der J-Class ein ebenbürtiger Konkurrent sein. Genau das war das Ziel, wie André Hoek berichtet: „„Firefly“ ist das Ergebnis einer gründlichen Untersuchung mit insgesamt 15 verschiedenen Entwürfen. Wir haben uns mit unterschiedlichen Längen, Breiten, Verdrängungen, Segelflächen und Tiefgängen beschäftigt, wobei die Vorstellungen des Auftraggebers natürlich eine zentrale Rolle spielten. Ihm ging es darum, eine Yachtgröße zu finden, deren Segelleistung mit der J-Class vergleichbar ist“.

Wie die J-Class damals ist „Firefly“ mit einem Flushdeck unterwegs. Einzig die marginal angehobene Schiebeluk-

garage ragt als eine Art Miniatur-Aufbau zwischen den Konsolen für die Dorade-Lüfter über das Deck. Ein Zugeständnis an das heute bei Regattabooten übliche Layout ist das knietief eingelassene Crew-Cockpit mit den Winschen in bedienungsfreundlicher Höhe.

Dorade-Lüfter für Klassik-Touch

Auch sonst ist „Firefly“ ein faszinierender Mix aus klassischer America's Cup-Hardware und der seglerischen Gegenwart. Die üblichen Fallen, Reff- und Trimmleinen sind unter aufgeräumtem Deck nach achtern zur Klaviatur der Hebelklemmen geführt, wie heute auf jedem engagiert gesegelten und modernen Boot üblich. Die neun karbon-schwarzen Harkenwinschen aus Aluminium korrespondieren farblich mit den außen schwarz, innen silbermetallic lackierten Doradelüftern, die dem F-Class Prototypen einen herkömmlichen Touch geben. Das mit Yellow Cedar aus Alaska statt üblichem Teak belegte Deck ist von einer traditionellen Fußleiste und einem Schandeckel im Finish des Rumpfes eingerahmt, wie man es von der J-Class kennt.

Raffiniert ist auch die Lackierung der Bordwand und der senkrechten Cockpitwände in dem changierenden, sich der Umgebung anpassenden Farbton Flip-Flop-Silbermetallic. Dieser lässt den Rumpf der F-Class-Schönheit je nach Sonnenstand und Blickwinkel dunkelblau bis schwarz erscheinen.

Das große, unten im geschlitzten Plichtboden versenkte Rad dreht ein wie bei den America's Cuppern der letzten Monohull-Generation übliches High-Performance-Ruderblatt mit großem Längen-Breiten-Verhältnis. Der verfügbare Tiefgang ließ unter dem flachen Achterschiff ein endlos gestrecktes

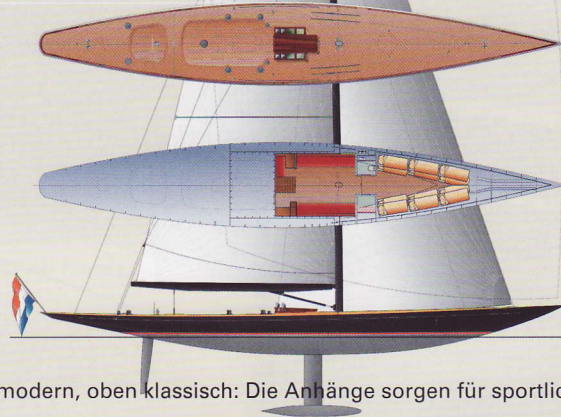
Profil zu, das man am ehesten mit dem eines Hochleistungs-Segelflugzeuges vergleichen kann. Damit lässt sich der 60-Tonner präzise am Wind segeln und rückwärts ohne die Malaisen langkie-liger Rümpfe vor die Kaimauer motoren.

Unter Deck mutet „Firefly“ wie ein Cupper der Dreißigerjahre an. Der Weg über die achtstufige Niedergangstreppe führt in ein funktionales, auf seglerische Gesichtspunkte fokussiertes Interieur

mit dem Nötigsten zum Yachtmanagement, Navigation an Steuerbord und der gegenüber gelegenen Galley. Achtern schließt sich der Maschinenraum an, den ein 186-Kilowatt-Motor dominiert. Ein Bad und Rohrkojen für bis zu zwölf Crew-Mitglieder befinden sich im Vorschiff. Der unverbaute Mittelgang lässt viel Platz zum Vorbereiten der Raumschots-Segelgarderobe, die durch eine überdimensionale runde Decks Luke mit

TECHNISCHE DATEN

Länge über alles:	35,20 m	Winschen:	Harken
Länge Wasserlinie:	22,23 m	Deck Hardware:	Lewmar
Rumpfgesch. 2,43/LWL:	11,45 kn	Decksluken:	Rondal
Breite:	5,58 m	Motor:	Steyr
Tiefgang:	5,25 m	Motorleistung:	186 kW
Verdrängung:	60 t	Getriebe:	Twindisc MG 50
Material:	Aluminium	Kraftstoff:	800 l
Ballast:	30 t	Wasser:	800 l
Ballastanteil:	50 %	Schwarzwasser:	100 l
Takelung:	Slup	Generator:	Steyr
Mast:	Hall Spars	Steuerrad:	1800 mm Edson
Mastlänge:	41,90 m	Klimaanlage:	Webasto
Stehendes Gut:	Smart Riggignn PBO	Konstruktion:	Andre Hoek
Segel:	North Sails 3DL	Werft:	Bloemsma Aluminiumbouw/ Claasen Jachtbouw
Segelfläche am Wind:	594 m ²		



Unten modern, oben klassisch: Die Anhänge sorgen für sportliche Segelleistung, das funktionale Interieur wurde für Regatta-Einsätze konzipiert.

High-Performance-Anhänge sorgen für Lift und Speed

vereinten Kräften der Mannschaft an Deck befördert wird. Der Alurumpf ist mit Wegerung aus Western Red Cedar verkleidet. „Firefly“ entstand auf der Claasen Werft, die zuvor „Lionheart“ ablieferte, und seit Hoeks Truly-Classics-Rissen „Atalante“, „Kealoha“, „Heartbeat“ und „Velacarina“ im Thema ist.

Die neugegründete F-Class-Vereinigung überwacht den Neubau der Boote, die aus Kostengründen aus Aluminium gefertigt werden müssen, dem Eigner aber beim Riggmaterial und der Kielkonstruktion (tiefer Festkiel oder etwas schwereres Hubkiel-Arrangement) freie Wahl lassen. So entscheidet das seglerische Können und nicht das Material über den Erfolg.

Hydraulik erleichtert den Trimm

Bei Regatten empfiehlt sich eine acht- bis zwölköpfige Crew. Doch lässt sich „Firefly“ dank hydraulisch angetriebener Harken-Winschen, die von einem Steyr-Generator versorgt werden, auch mit kleiner Mannschaft segeln. Das macht die spartanisch und dennoch elegant ausgestattete „Firefly“ zur Versuchung. Besonders für Liebhaber klassischer Linien, die gerne stilvoll wie Vanderbilt ablegen und doch nicht auf hervorragende Segelleistung und sportliche Action verzichten wollen. Neben der Spielerei der Lackierung ist die Farbgebung des Prototyps mit grauen 3DL-Foliensegeln, schwarzem Kohlefaser-Rigg markant und modern. Im Kontrast dazu leuchtet das laufende Gut, der knapp 800 Quadratmeter große Gennaker sowie der Wasserpaß in lebendigem Orange. Dazu passende Crew-Kleidung ergänzen das auffallende Farbkonzept.

Superyachting in der Saison 2011 im Geist der J-Class der 1930er-Jahre: Das Rezept unverfälschten klassischen Segelsports ist so verführerisch, dass André Hoek die Ingredienzien bloß zeitgemäß zusammenfügen musste.

Ungetrübter TV-Empfang – egal wo Sie sind.

Mit der brandneuen TracVision M-Serie von KVH.



Ausgestattet mit der neuen, exklusiv von KVH entwickelten RingFire™-Technologie genießen Sie besten Empfang, wenn andere noch das Signal suchen.

KVH – die beste Wahl für den Bootseigner!

- Unvergleichbarer Empfang, auch auf hoher See
- Hochempfindliche Antennen für unerreichbare Empfangsqualität und Empfangsbereiche
- Unerreichte Satellitenverfolgung (HP™) auch auf hoher See
- HDTV-kompatibel, digitaler Empfang
- In vier Größen lieferbar, für jede Segel- oder Motoryacht, jede Schiffsgröße, von 25 Fuß bis zur Megayacht



KVH bietet Ihnen die kompletten Satelliten- und Kommunikationssysteme TracPhone, TracVision und TracNet an.

KVH



125.000+
Antennas Sold

Nordwest-Funk GmbH
Stedinger Straße 20 a
26723 Emden
Tel. 0 49 21/99 90-60
info@nordwest-funk.de
www.nordwest-funk.de

NWF
nordwest-funk