

MELDUNG

Sprit plus Sonne

Der Anblick ist reichlich ungewöhnlich, die Technik soll es ebenfalls sein: Die Schweizer Code-X AG will zum Spätsommer einen 14,5 Meter langen Katamaran vorstellen, zu dessen Merkmalen ein radikal puristisches Design, ein So-



lar-Hybrid-Antriebssystem mit Solarzellen und zwei zusammen 1420 PS starke Powerboot-Motoren sowie eine abenteuerliche Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h zählen sollen. Im reinen Batteriebetrieb wird es ruhiger zugehen, die Lithium-Akkus an Bord sollen bei 10 bis 15 km/h rund zwei Stunden durchhalten. Allein mit Solarantrieb werde eine Geschwindigkeit von 5 km/h möglich sein, kündigt das in Meggen am Vierwaldstättersee ansässige Unternehmen an. *lle.*

Mehr als ein Rumpf

Wegen des endlosen Zanks im America's Cup werden aus den Spezialisten fürs Multihull-Segeln gefragte Kräfte im America's Cup. Weil sich Ernesto Bertarelli und Larry Ellison, die beiden Anführer von Alinghi und BMW Oracle, ausdauernd um die Regularien streiten, sind jene Experten des Mehr-rumpf-Segelns gefragt, die vor allem aus Frankreich kommen. Alinghi will von der Erfahrung von Alain Gautier und Franck Proffit profitieren, sowohl auf dem Wasser als auch bei der Design-Arbeit. Fürs Training hat man sich die beiden 60-Fuß-Trimarane „Banque Populaire“ und „Foncia“ besorgt. Bei BMW Oracle vertreibt man sich die Wartezeit auf den Mehr-rumpf-Neubau unter anderem auf Katamaranen vom Typ Extreme 40 und Decision 35, aber auch bei Regatten mit TP52- und RC44-Monohulls. Spätestens 2009 soll dann das Duell mit riesigen Neubau-Multis stattfinden: „Das wird ein Spektakel, wie man es noch nicht gesehen hat“, sagt Russel Coutts, Skipper von BMW Oracle, voraus. *lle.*



Mittler zwischen den Welten: Das fast freundliche Äußere des Reisekats stimmt zuweilen sogar Segler milde.

Fotos B. Bühler, C. Reissig

Kreuzfahrt-Feeling auf großem Fuß

Motorboote mit zwei Rümpfen fristen ein unbeachtetes Dasein, sie gelten als laut und spritfressend. Vielleicht ändert sich das mit dem neuen Moorings 474 PC.

VON CLAUS REISSIG

Einfache Startbedingungen hat er nicht: Trotz hoher Spritpreise sind zwar Motorboote in – aber nicht bei Charterern. Katamarane sind zunehmend beliebt – aber nicht bei Motorbootsfahrern. Der Moorings 474 PC (für Powercat) jedoch ist ein speziell für den Charterbetrieb konstruierter Motorkatamaran. Das klingt nach vorhersehbarem Flop. Allerdings lässt sich der weltgrößte Charteranbieter Moorings kaum auf sinnlose Experimente ein. Bei diesem Urlaubs-schiff wurden gute Eigenschaften aus unterschiedlichen Welten kombiniert für das Herumschippeln auf entspannte Art. Denn dafür zahlt der Kunde.

Hier bekommt er ein bemerkenswertes Preis-Platz-Verhältnis. Auf fast 15 Meter Länge und gut 7,50 Meter Breite ergibt sich in dieser Hinsicht ein Angebot wie auf einer mindestens fünf Meter längeren Einrumpfjacht. 110 Quadratmeter Decksfläche sind zu weiten Teilen überbaut, hinzu kommen eine Flybridge und natürlich die vier Kabinen (drei in der Eignerversion) mit jeweils eigenem Bad. In diesem schwimmenden Ferienhaus kann man mal Abstand halten, können sich acht Personen tummeln, ohne sich gegenseitig auf die Füße zu treten. Das ändert sich nur, wenn bei Maximalbelegung zwei weitere Passagiere einquartiert und dem zum Bett umbaubaren Salonsofa zugeteilt werden. Die Kabinen haben üppige Doppelbetten und mit geräumigen Duschen ausgestattete Nasszellen. An Schrankraum fürs Urlaubsgeschick mangelt es nicht. Große Kabinenfenster lassen reichlich Licht herein und Luftaustausch zu. Letzteres ist immens wichtig in den

warmen, tropischen Revieren, die zu den bevorzugten Einsatzgebieten solcher Breitspurdampfer zählen – und in denen der Skipper sich in der Regel keine Sorgen wegen enger Hafeneinfahrten und schmaler Liegeplätze machen muss.

Zwischen den Rümpfen spannt sich als zentraler Aufenthaltsraum der Salon. Er beherbergt Sitzzecke, Navigationsplatz und eine Küche, in der sich einiges mehr als Dosenravioli zubereiten lässt. Sie erstreckt sich über den gesamten achteren Bereich und ist zum Durchgang nach außen als Bar gestaltet, die sich bei geöffneter Schiebetür noch erweitern lässt. Die Kühl- und Gefrierschränke garantieren einige Tage Unabhängigkeit von Supermarkt und Kneipe, betrieben werden sie direkt über Kompressoren an den Maschinen.

Optional wird der Moorings 474 PC, der auch unter dem Namen Leopard 47 im Handel ist, mit Generator und drei getrennten Klima-

anlagen ausgestattet, um den gesamten Innenraum auf reichlich unter 18 Grad kühlen zu können. Das lässt man aber besser sein, denn es ist mit einer beträchtlichen Geräuschkulisse verbunden. Der Generator stört die nächtliche Ruhe erheblich, und das Plätschern der Kühlung zwischen den Rümpfen erinnert daran, wie viel Energie dieser Luxus verschlingt.

Ansonsten geht der Powercat mit Treibstoff erfreulich knauserig um. Für ein derart großes Schiff sind die zwei 150-PS-Diesel fast un-glaublich klein, zumal Spitzengeschwindigkeiten von mehr als 15 Knoten möglich sind. Das sollte man zwar nicht ausreizen, sonst wird's auch hier teuer, aber wer sich auf neun bis zwölf Knoten bremsen kann, kommt auf einer 200-Seemeilen-Reise mit 500 Liter Treibstoff aus. Ist nicht billig, aber zu verkraften, wenn man die Kosten auf acht Chartergäste umlegt. Ein weiterer Trick: Wie häufig bei zweimotorigen Yachten hilft es auf

langen Strecken, in Teillast auf einen Motor zu verzichten. Der verbraucht unnötig Sprit und bringt kaum zusätzliche Fahrt.

Überhaupt sind Katamarane konstruktionsbedingt dank ihres vergleichsweise geringen Verbrauchs vielleicht am ehesten die Motorboote der Zukunft. Die Moorings-Yacht setzt mit zwei in der Wasserlinie schmalen Rümpfen dem Wasser nur geringen Widerstand entgegen. Ein vergleichbarer Einrümpfer wäre nicht nur erheblich schwerer, er brauchte für vergleichbare Fahrleistungen auch erheblich größere (und schwerere) Maschinen sowie ein rund dreimal so großes Tankvolumen.

Gefahren wird das Schiff aus luftiger Höhe von der zur Gänze überdachten Flybridge aus. Die komplette Mannschaft kann sich hier versammeln, denn neben der Bank am Steuer, auf der drei Personen Platz finden, gibt es eine bequeme Eckplatzgruppe, über die der Fahrtwind hinwegfächelt.

Auch beim andächtigen Betrachten des Sonnenuntergangs vor Anker mit leckerem Gläschen in der Hand lässt es sich dort aushalten. Der Steuermann dirigiert den Katamaran über elektronische Schalter, die Übersicht zu allen vier Ecken ist ausgezeichnet, leider sind beim Anlegen die Seiten nur schwer auszumachen. Gleichwohl sind alle Manöver mit den zwei weit auseinanderliegenden Maschinen fein und präzise zu fahren. Gefühlos dagegen ist die Lenkung, bei der zudem die Hydraulik unzureichend entlüftet war. Dadurch reagierte der Kat nur widerwillig auf die Bewegungen des Steuerrads.

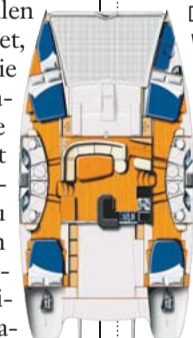
Auf See benimmt sich der 474 sehr angenehm. Die große Breite verhindert wirksam starkes Rollen bei Seegang, die schmalen Vorschiffe setzen weich und ohne zu schlagen in die Wellen ein. Überhaupt ist der Kat ein Schiff der leisen Töne, die Maschinen halten sich zurück, und während der Fahrt hört man auf dem gewaltigen Vorschiff gerade einmal ein leises Zischeln der Bugwellen – Kreuzfahrt-Feeling statt Motorboot-Remmidemi, wenn auch dezent gestört durch das Knirschen der Salonmöbel bei Seegang.

Auf die Flybridge gelangt man entweder über eine Wendeltreppe an Steuerbord oder – ein wenig akrobatischer – über die einer Freitreppe gleichenden Stufen auf der Außenseite der Frontscheibe des Salons. Die erfüllen gleich mehrere Funktionen: Sie sind Treppe, Sitzgelegenheit und Sonnenabweiser zugleich. Der südafrikanische Hersteller Robertson and Caine – Lieferant der Motor- und Segel-Mehrrümpfer für Moorings – gönnt seinem Powercat eine ganze Reihe solcher praktischer Lösungen, die man einem Chartervehikel kaum zutrauen möchte. Die gepolsterte Rückenlehne der hinteren Sitze ist je nach Bedarf nach vorn oder hinten zu klappen; so lässt sich der äußere Sitzbereich um zwei Plätze erweitern, oder man sitzt mit Blick in die andere Richtung. Eine pfiffige Lösung findet sich am Heck in Gestalt der un-

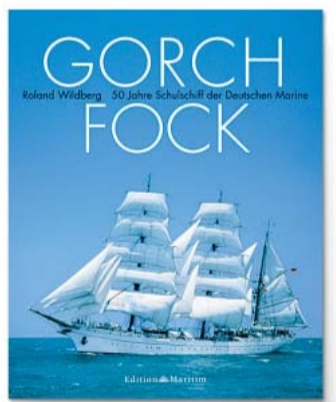
Daten und Informationen

Länge über alles 14,42 Meter, Länge in der Wasserlinie 14,38 Meter, Breite 7,57 Meter, Tiefgang 0,95 Meter, Verdrängung 15 Tonnen, Dieseltanks 2 x 600 Liter, Wasser 1200 Liter. Maschinen 2 Cummins-Diesel mit jeweils 110 kW (150 PS), starrer Welle und vierflügeligen Propellern. Kojen: Charterversion 8 plus 2 im Salon, Eignerversion 6 plus 2 im Salon. Kaufpreis: auf Anfrage

Kaufen zum Verchartern: Der Moorings 474 PC wird derzeit ausschließlich im sogenannten Eignerprogramm angeboten. Dabei dient das Schiff fünf Jahre als Charterschiff. Vom Kaufpreis von 399 000 Euro (ohne Mehrwertsteuer) soll es knapp 50 Prozent durch Chartereinnahmen wieder einfahren, bevor es als eigene Yacht übernommen wird. Neun Wochen im Jahr ist das Schiff in dieser Zeit für den zukünftigen Eigner unentgeltlich zu nutzen. Sonst beträgt der Charterpreis für den 474 PC zwischen 915 und 1255 Euro am Tag, je nach Revier und Saison. Internet: www.moorings-power.com



BUCHBESPRECHUNG



Die Schule des Meeres

Deutschlands Marine hat in den vergangenen 50 Jahren viel zur Verständigung und Versöhnung mit anderen Ländern nach dem Zweiten Weltkrieg beigetragen. Ihr wichtigstes Mittel dazu war die „Gorch Fock“, jene im August 1958 vom Stapel gelassene Dreimastbark, die seither als Schulschiff der Bundesmarine dient. Mehr als 45 Meter ragen Fock- und Großmast über die Wasserlinie, die Länge über alles beträgt knapp 90 Meter bei heute rund 2000 Quadratmeter Segelfläche. Ein Jahr nach dem tragischen Untergang der Pamir 1957 entsteht bei Blohm & Voss in Hamburg noch einmal ein großer Rahsegler – als Ausdruck von Traditionsbewusstsein und dem Willen zur friedlichen Ausbildung auf See. Die erste große Fahrt führt die Gorch Fock im September 1958 von Kiel nach Teneriffa und zurück, fast 150 weitere Auslandsreisen sind seither dazugekommen. Roland Wildberg hat die Geschichte des Schulschiffs in dem umfangreich illustrierten Band aus verschiedenen Perspektiven dokumentiert. So wird das Buch zur lebendigen Biografie des Großseglers und seiner Mission. *pts.*

Gorch Fock. 50 Jahre Schulschiff der Deutschen Marine. Von Roland Wildberg, Edition Maritim 2008, 208 Seiten mit 132 Farb- und 63 Schwarzweißfotos sowie 20 Zeichnungen und Rissen. 24,90 Euro, ISBN 978-3-89225-585-7



Das angenehme Reisen: Steuerstand auf der Flybridge und viel Platz für alle Passagiere

scheinbaren GfK-Bank zwischen den massiven Trägern für das Beiboote. Ist das Dinghi zu Wasser gelassen, kann die Bank nach unten geschwenkt und zu einer Tauch- und Cocktailplattform umgebaut werden. Das Cockpit öffnet sich auf diese Weise zum Wasser hin.

Viel Aufwand für ein Charterschiff. Er wird wohl auch deswegen betrieben, weil Moorings für seine 474 PC private Eigner sucht, die ihre Boote über die Vercharterung finanzieren. Nach Ablauf der Mietzeit sollen die Schiffe dann privat genutzt werden. Die Chancen, dass die Besitzer dann ein zeitgemäßes und praktisches Schiff übernehmen, stehen nicht schlecht, zumal die Verarbeitung einen guten Eindruck macht. Es könnte auch sein, dass Motorkatamarane allmählich ihren Exotenstatus verlieren.