Die V-Frage

Alte Rumpfformen erleben eine Renaissance. Ein interessanter Mix aus Retro, Funktion und markantem Look.

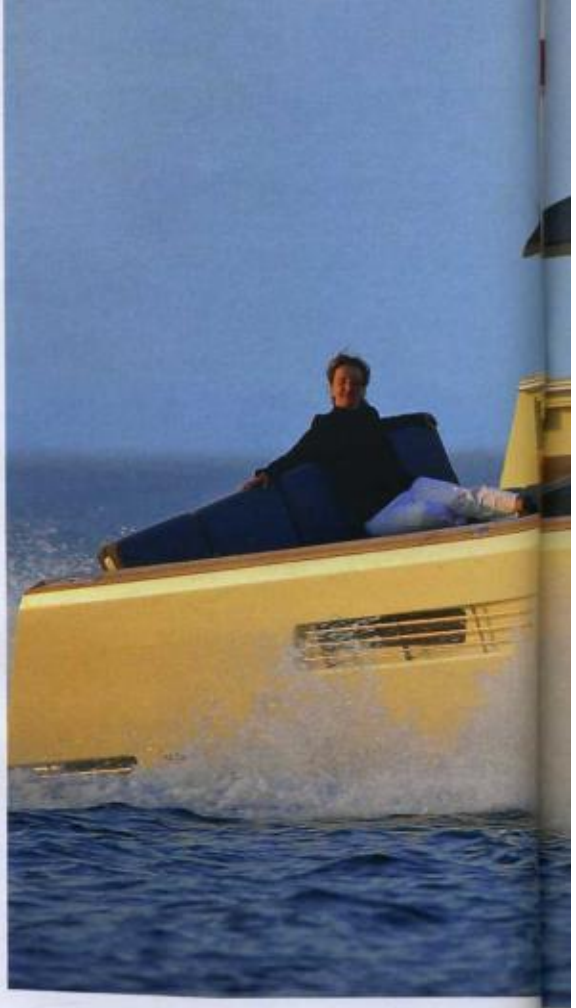
Ein senkrechter Vorsteven, wie hier an einer Fjord 40, streckt die Wasserlinie und optimiert die Fahreigenschaften bei Rauwasser.

Seitdem es leistungsstarke Motoren – also gleitende Motorboote – gibt, müssen Konstrukteure und Bootsbauer zwei widersprüchliche Eigenschaften in Einklang bringen. Der Rumpf soll möglichst früh auf seine Bugwelle steigen und die widerstandsarme schnelle Gleitfahrt erreichen. Zugleich soll er möglichst weich durch die Welle gehen. Ein flacher Rumpf hilft dem Boot beim Beschleunigen rasch mit dem Bauch auf die Bugwelle. Im Interesse wünschenswerter Rauwassereigenschaften braucht es aber auch einen V-förmigen, die Wellen durchschneidenden Rumpf. Der verlangt eine größere Motorleistung. So ist bei der sogenannten Aufkimmung des Rumpfes, also dem Winkel des Bootsbodens vom Kiel zur Bordwand, ein Kompromiss aus Wirtschaftlichkeit, Komfort und Sicherheit zu finden. Serienboote sind in dieser Hinsicht natürlich Allrounder. Im Idealfall einer Sonderanfertigung wird die Aufkimmung auf die Wellencharakteristik des Gewässers, Geschwindigkeitsvorgaben und den Geldbeutel des Eigners abgestimmt.

Als der monegassische Yachtbauer Wally 2000 mit der Entwicklung seiner viel beachteten, markanten Motoryachtlinie namens „Wally Tender" und der 36 m langen Hochgeschwindigkeitsmotoryacht „WallyPower 118" begann, war guter Rat teu-

Vorläufer: die Commuter-Yachten New Yorks. Die „Phantom" (oben) entstand 1927 für Ralph Pulitzer bei der angesehenen Nevins Werft und lief mit zwei zwölfzylindrigen Wright-Typhoon-Motoren 39 kn Spitze. Die Linien orientierten sich an denen bewährter Küstenwachboote. Auch der steile Vorsteven der Whim III nimmt frühzeitig Kontakt mit dem Wasser auf. Ein 43-kn-Boot.

Dank weitgehend konstanter Gewichtsverhältnisse geht das Rumpfdesign der 13,60 m langen Wally Tender eher in Richtung Wavepiercer mit leicht eingezogenen Vorschiffslinien.



Wally in 45-Fuß-Keilform. Der scharfe Wassereintritt vor dem breiten Wasserablauf bringt gute Seegängigkeit mit hervorragender Fahrleistung in Einklang.

er. Beraten vom Spezialisten Patrick Banfield, wurden altbekannte Konzepte aus der Schublade geholt.

In der Pionier- und Experimentierphase des Dampfyachtbaus setzte man auf schmale, lange Rümpfe mit mittig angeordneten Motoren. Es waren zunächst reine Verdränger, die von wachsender Motorleistung nach und nach aus dem Wasser geschoben wurden. Sie hießen treffend „Hydroplanes". Deren schmaler Wassereintritt der Bugpartie zerschnitt das Wasser mehr, als er das Boot aus ihm hob.

In den 80er-Jahren des 19. Jahrhunderts machten die Gebrüder Herreshoff sich im US-Bundesstaat Rhode Island als Dampfmaschinenfabrikanten mit schnellen Barkassen und Dampfyachten einen Namen. 1896 sorgte die englische 31 m lange und 2,70 m breite

Seegängigkeit, Fahrleistung und Wirtschaftlichkeit

„Turbinia" mit 35 kn Spitze für Schlagzeilen. Nach mehrjähriger Erprobung ermöglichten Dampfturbinen mit einer Leistung von 2000 PS dieses Tempo.

Auch die Commuteryachten, in denen gut situierte New Yorker Geschäftsleute von ihren Residenzen auf Long Island nach Manhattan zum Büro pendelten, hatten schlanke Bootskörper, deren senkrechte Vorsteven die Wasserlinie und damit die Grundgeschwindigkeit in Verdrängerfahrt streckten und die Wellen durchschnitten. Große Geschwindigkeiten

Keep it simple. Patrick Banfield steckt seine mehrjährige Erfahrung mit schnell laufenden Powerbooten in die Fjord 40 Open.

wurden zunächst eher über die Bootsgröße als über die Gleitfahrt, wie sie mit stark motorisierten, kleinen Booten möglich ist, erreicht. Erst die Commuter der 30er-Jahre mit leistungsfähigen und deutlich leichteren Benzin- und Dieselmotoren waren vollwertige Gleiter. Vorreiter war die „Maple Leaf IV", ein 12 m langes 50-kn-Boot, das von einer 800-PS-Maschine angetrieben wurde.

Während der Prohibition wuchsen die Gewinnspannen der Alkoholschmuggler. So wurde auch hier auf Vorsprung durch Technik gesetzt. Die sogenannten „Bootlegger" erledigten ihre Kurierfahrten in immer schnelleren Booten, gelegentlich bei haarsträubenden Wettfahrten mit der Küstenwache. Die damals noch übliche runde Spantform ließ die Rümpfe allerdings bei ungünstigen Bedingungen entsetzlich rollen. Meist fehlte ein markanter Übergang vom Rumpf zur Bordwand, der das fahrende Boot in der Längsachse mit einer Kimmkante stabilisiert.

Nach dem Zweiten Weltkrieg beflügelten erschwingliche, leistungsfähige Benzin- und Dieselmotoren die Entwicklung

Markant: Die klare Formensprache mit deutlicher Kimmkante und umlaufender Scheuerleiste des Wally Tenders vereint den neuen Look mit Fahrspaß und bequemer Handhabung im Hafen.

Die 70-füßige WallyPower open im Allseas-Konzept: Die schlanke Linie erlaubt auch in bewegtem Wasser noch beachtlichen Speed.

vergleichsweise kurzer und breiter, früh und voll gleitender Motorboote mit wannenförmigen Rümpfen hinter einem deutlich geneigten Vorsteven. Die Motoryacht hatte ihr bis heute beliebtes und sprichwörtlich eingefahrenes Design gefunden.

Ende des 20. Jahrhunderts erinnerte man sich beim Bau mehrrümpfiger Schnellfähren an die alten Vorzüge schlanker, schnittiger Vorschiffspartien, deren Bug ankommende Wellenberge durchschneidet. Die sogenannten Wavepiercer-Katamarane liegen als Schnellfähren ruhig im Wasser und sind als Allrounder rauwassertauglich. Nicht zuletzt bieten sie bei reduziertem Treibstoffverbrauch hohe Geschwindigkeiten und Zuverlässigkeit.

Diese Vorteile nutzt auch die neue von Banfield und Wally Yachts entwickelte und neuerdings in der halben Welt nachgeahmte moderne Motoryachtlinie. Deren martialisch-markante Anmutung kommt ein wenig retro daher und unterscheidet sich deutlich von der heute üblichen weißen Motorbootflotte mit geschwungen-amorphen Formen. Die ge-

Der Erfolg gibt ihm Recht. Der Trendsetter Wally Tender 45 wurde bislang 60-mal verkauft.

Länge läuft, scharfer Wassereintritt, wenig Wellenbildung: die „Shuttle" (oben), ein 70-Fuß-Pendlerboot, Baujahr 1928. Unten „Uani", Trendsetter der „roaring twenties". Dieser 43-Fuß-Commuter von Luders Marine war auf dem Long Island Sound besonders beliebt.

Bei moderatem Wellengang noch respektable Geschwindigkeiten

streckte Vorschiffspartie des gleitenden Rumpfes und das tiefe V erlauben bei moderatem Wellengang noch respektable Geschwindigkeiten. Der senkrechte Vorsteven bietet gegenüber der wannenförmigen Rumpfform einen frühen und vergleichsweise weichen Kontakt mit der ankommenden Welle.

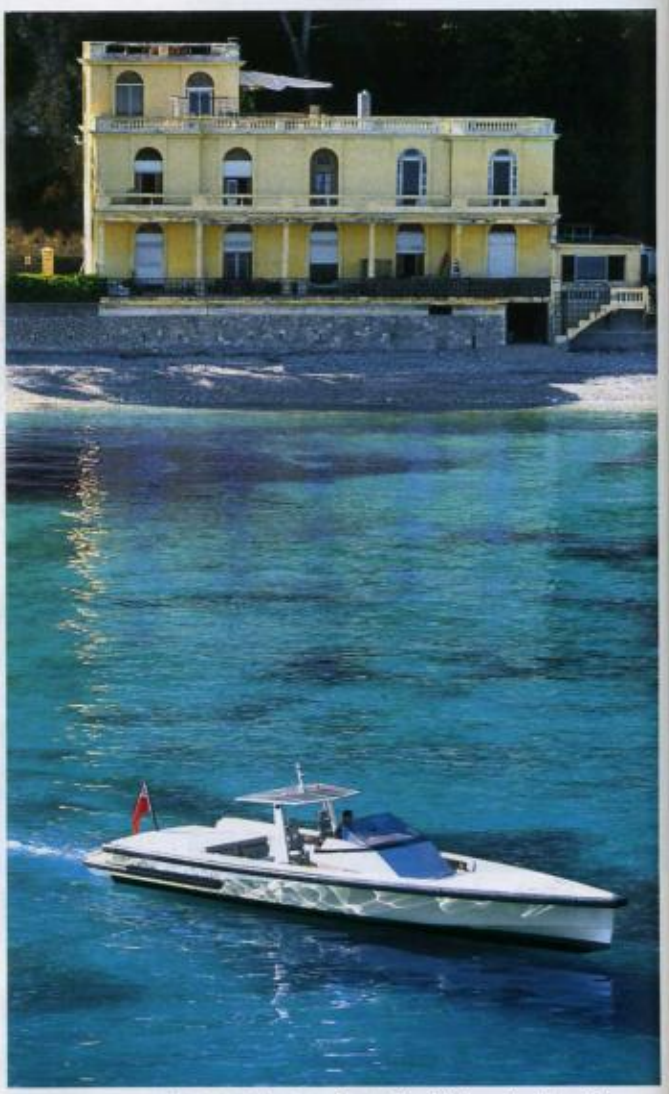
Als der monegassische Yachtentwickler Luca Bassani die „WallyPower 118" als 60-kn-plus-Boot mit der Maßgabe bauen ließ, auch bei leicht auf 3/4-Gas reduzierter Fahrt, also 50 kn, noch durch eineinhalb Meter hohe Wellen brettern zu können, war guter Rat teuer. Deshalb wurde die Vorschiffspartie und Anordnung der die Rollbewegung stabilisierenden und zugleich Spritzwasser abweisenden Kimmkante vorab im SSPA-Schlepptank der Göteborger Chalmers Universität untersucht. Abgesehen vom Sauerstoff, der durch die seitlich angeordneten Schlünde in den Maschinenraum geführt wird, gehörte die Gewicht sparende, zugleich haltbare Bauweise des 100-t-Bootes aus Faserverbundwerkstoffen zu den technischen Herausforderungen des weithin beachteten Projekts. Bei günstigen Bedingungen putzt das 35-Mio-Dollar-Gefährt die Strecke Monaco – Portofino in eineinhalb Stun-

„Rasende Liegewiese" und Tagesausflugsboot für sonnige Gefilde: der 5,8 t schwere Daycruiser läuft in der Dieselversion 40 und als Benziner 50 kn Spitze.

„Powerboat Think-tank" Patrick Banfield ist seit Jahren eine international gefragte Kapazität.

Allseas, Patrick Banfield

Der 52-jährige Patrick Banfield wuchs am südenglischen Solent mit Booten auf, schloss sein Studium „Yacht & Boat Design" 1982 in Southampton ab und tobte sich eine Weile in der Grand-Prix-Segelszene mit 50-Füßern in den Staaten, den Whitbread-Round-the-World-Teilnehmerinnen „Drum" und „The Card" aus, baute Skip Novaks „Pelagic" und segelte 1986 an Bord des englischen America's Cuppers „Crusader". Nach diesen wilden Jahren machte er sich gemeinsam mit dem gebürtigen Australier Jim Wilshire 1991 in Südfrankreich mit „Custom Tender" selbstständig und entwickelte 1994 für Giovanni Agnelli und Luca Bassani zwei 12-m-Beiboote. Aus dem Kontakt zu Wally- Yachts-Gründer Bassani wurde 2001 der „Wally Tender".
Banfield entwickelt die Boote, Wilshire – er lernte sein Handwerk in der Arbeits- und Fischerbootbranche – besorgt den kommerziellen Teil. Ihr heutiges Entwicklungsbüro heißt „Allseas" und beschäftigt sich gerade mit der Erweiterung der WallyPower-Range und weiteren Fjord-Motorbooten, außerdem mit 15 Beibooten für sechs große Motoryachten.



Die lange Wasserlinie minimiert die Wellenbildung bei Verdrängerfahrt und erhöht die theoretische Rumpfgeschwindigkeit.

den weg. Nur fliegen wäre schneller.

Der knapp 14 m lange, mit sechs- bis achthundert PS motorisierte, 40 kn schnelle „Wally Tender" wurde bislang 60-mal gebaut. Neuerdings wird die Produktfamilie mit der WallyPower 47, einem knapp 15 m langen Modell, 22- und 28-m-Schiffen ergänzt. Abgesehen von den Fahrleistungen in bewegtem Wasser, wird der Nutzwert mit umlaufender Gummischeuerleiste – sie macht das Anlegen so einfach wie eine Fahrt im Autoscooter – oder der Schatten spendenden Panoramaverglasung des sogenannten „lunch boats" groß geschrieben.

Gemeinsam mit Patrick Banfield reanimierte die Greifswalder Hanse Yachts AG die namhafte norwegische Motorbootmarke Fjord mit einem 12-m-Boot, dem weitere Modelle nach dem gleichen Konzept folgen.

„Zwar ähnelt die neue Fjord von der Anmutung her den Wally-Motoryachten, aber die Aufgabenstellung unterscheidet sich gravierend. Ein Touren- und Urlaubsboot dieser Größe muss wegen unterschiedlicher Ausbauvarianten und späterer Nachrüstungen mit einem größeren Gewichtsspektrum fertig werden. Beim Wally Tender, einem Tagesausflugsboot, war das recht genau umrissen, und die große WallyPower ist klar als Wavepiercer für 50 kn bei deftigem Seegang ausgelegt. Deshalb haben John Wilshire und ich der Fjord ein Längen-Breiten-Verhältnis von 3:1 gegeben. Das breite Boot verträgt mehr Zuladung."

Hinsichtlich der Aufkimmung hält Banfield sich erwartungsgemäß bedeckt. „Der V-förmige Bootsboden ist nur

Altbekanntes Konzept aus der dampfbetriebenen Pionierzeit

eines von vielen Kriterien, wie Schärfegrad des Rumpfes, Längen-Breiten-Verhältnis und wasserbenetzte Fläche einen überzeugenden Allrounder ergeben. Es kommt darauf an, wo man den Winkel abnimmt." Immerhin verrät er einen „moderate deadrise" – also ein

Nachahmer: Die formschöne Spazzo Power folgt dem aktuellen Trend. Der farblich abgesetzte Wasserpass unterstreicht optisch die eingezogenen Vorschiffslinien.

gemäßigtes V – im vorderen Unterwasserschiff, das schnell flach wird. „Wir wollten ein Boot entwickeln, das für 40-50 kn Spitze gut ist und vor allem bei 25, 28, 30 kn überzeugt. Michael Schmidt und ich haben lange darüber nachgedacht, wie wir das Fahren und das Bordleben angenehmer machen. Denn von A nach B brettern und von Bord gehen, das kann es doch nicht sein." Es bleibt abzuwarten, ob sich das innovative, im Grunde recht alte Konzept durchsetzt. Reizvoll anders ist der neue „Banfield-Look" allemal.

Als „Symbiose aus Mahagoni, Teak und Chrom" bezeichnet die Bootswerft Josef Martin in Radolfzell am Bodensee den eigenwilligen Mix aus traditionellen Motorbootbeschlägen – Karbon-Applikationen auf den Flanken der „Spazzo Power". Der formverleimte Bootskörper verlangte allerdings einen oben abgerundeten Vorsteven. Vollgas erreicht die „Spazzo Power" mit knapp 45 kn und soll mit bis zu 80 cm hoher, kurzer und steiler Welle küstennaher Reviere und des Bodensees Martin zufolge „Welten besser" fertig werden als die Runabouts von Riva oder Boesch, „die dann halt schlagen". Die individuelle Holzbauweise erlaubt eine revierspezifische Formgebung. Für Flüsse und andere Glattwasserreviere „wird das Schiff vorn fülliger und achtern flacher", so Martin. So wird die Verdrängerphase verlängert und die Wellenbildung gering gehalten. Auch der weitgehend neutrale Längstrimm – das Boot fährt ohne Trimmklappen am Heck annähernd waagerecht – spricht für das altbekannte Konzept aus der damals noch dampfbetriebenen Pionierzeit des Motorbootfahrens. ■

TEXT: ERDMANN BRASCHOS
FOTOS: FJORD, WALLY, ARCHIV SPAZZO, HANSEYACHTS