

# Vom Racer zum Cruiser

Die technischen Entwicklungen des Regattasports beeinflussen immer zügiger die Welt der Fahrtensegler.

Es war immer schon so in der Welt der Segler. Die Mutter des Fortschritts ist die Regatta, obwohl sich mittlerweile nur eine Minderheit der Segler im sportlichen Wettkampf misst. Die meisten von ihnen sind heute Fahrtensegler. Das war allerdings zu Beginn des Segelsports, Ende des 19. Jahrhunderts, anders. Die Herrensegler und Offiziere der Marine segelten nur Regatten. Den Begriff des Fahrtenseglens gab es noch nicht. Fahrtensegeln wurde erst nach dem Zweiten Weltkrieg populär und entwickelte sich schnell zu einem Volkssport. Ob Schotwischen, Kurzkiele oder reckfreie Fallen, alles wurde für Siege auf den Regattabahnen erfunden und diese Entwicklung ist noch lange nicht beendet, denn es geht bekanntlich darum, schneller als der sportliche Konkurrent zu sein. Es gibt bekannterweise nicht wenig Spezialisten in der Bootsbranche, die sich damit beschäftigen, Segelboote schneller zu machen.

„Welche Trends aus dem Regattasport werden in der Konstruktion schneller Fahrtenyachten aufgegriffen“? Das war beispielsweise die Überschrift eines Vortrages auf dem vom DBSV und Deutschen Segler-Verband (DSV) gemeinsam veranstalteten International Yacht Performance Symposium – die Fortsetzung des traditionellen DBSV-Symposiums Yachtentwurf und Yachtbau auf der hanseboot. Referent war Doug Schickler (43) aus New York, der Schiffbau und Meerestechnik studierte, als Entwickler beim Germanischen Lloyd arbeitete und sich jetzt auf die Konstruktion und den Bau von Hochleistungsyachten spezialisierte, wie sie jüngst auch bei den Regatten um den America's Cup genutzt wurden. Sein Büro firmiert unter dem Namen Schickler Tagliapietra und war unter anderem auch bei der Entwicklung von Foils für die aktuellen America's-Cup-Katamarane beteiligt. In seinem Vortrag wurde deutlich, welche aktuellen Technologien der Racer immer mehr auch für Eigner von Fahrtenyachten interessant werden. Bei der Werft GunBoats wird zur Zeit seinen Angaben nach ein Katamaran mit Foils – zum Tourensegeln entwickelt.

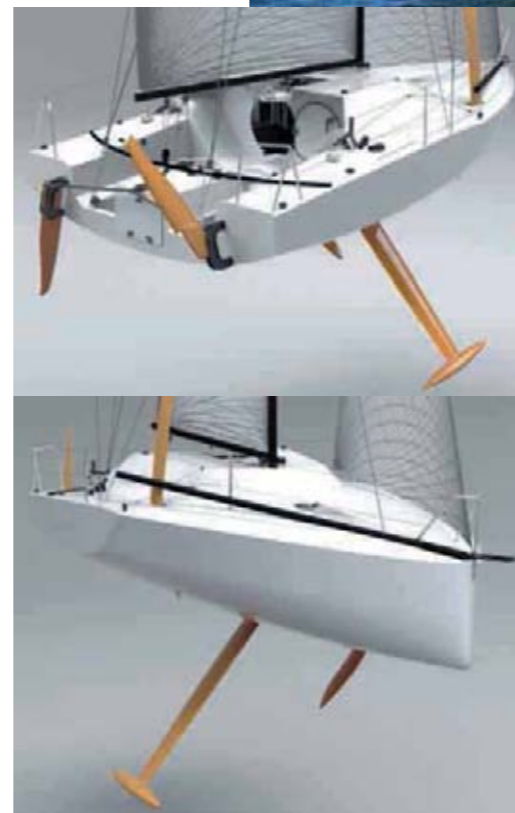
Aber auch für Einrumpfer werde die Technologie genutzt, um Auftrieb oder Stabilität zu generieren. Was alles möglich ist, macht nach Schicklers Worten die Jollenklasse Moth deutlich, mit der Segler nur noch Siegchancen haben, wenn sie auf „Flügeln“ auf der Wasseroberfläche gleiten. In der aktuellen Regattaklasse der Mini 650 würden Foils am Ruder eingesetzt, um das Gleitverhalten zu stabilisieren, und auch die Schwerter der neuen Volvo-65-Einheitsklasse produzieren laut Schickler Auftrieb, um damit mehr Speed fürs Boot zu bringen. Schickler geht auch davon aus, dass die sogenannten Canting-Kiele in die Welt der Cruiser vordringen werden. Ihr Vorteil ist im Vergleich zu Festkielen so eminent, dass der Siegeszug der Neigekiele bei Hochseeracern längst begonnen hat. Beim jüngsten Middelsearace hatten laut Schickler bereits acht Prozent der teilnehmenden Yachten einen Neigekiel.

Die anfänglichen technischen Schwierigkeiten, wie sie beim vorletzten Vendee Globe auftraten, konnten gestoppt werden, da sie in der Regel auf eine Unterdimensionierung des gesamten Systems zurückzuführen waren.

Ähnliche Probleme gab es anfänglich auch mit dem gesamten Leichtbau, als Karbon (Kohlefaser) begann, herkömmliche GFK-Rümpfe von Hochseeracern zu verdrängen. Rümpfe aus leichtem, aber hochfesten Kohlefaserverbundstoff sind bereits seit einigen Jahren Garant für immer neue Hochseegeschwindigkeitsrekorde unter Segeln, wie die reinen Rennjachten der Open-60-Klasse und die großen Mehrumpfboote, die in der Regel unter französischer Flagge fahren, beweisen.

Ein Rumpf aus Faserverbundwerkstoffen auf Basis von Karbon wiegt im Vergleich mit einem herkömmlichen GFK-Rumpf gerade einmal ein Drittel. Kohlefaserboote sind daher schneller und mit weniger Kraftaufwand zu segeln, was fast jeden Fahrtensegler begeistert. Schnell vorwärts kommen wollen augenscheinlich immer mehr Skipper, auch die, die nicht nach Regattatrophäen streben. So sind die meisten Hightech-Hochseeyachten, die

*Leichte, aber hochfeste Bootsbaumaterialien, Neigekiele, Foils wie bei der Moth-Klasse und Foliensegel sind einige aktuelle Beispiele, die auch Fahrtenyachten schneller machen.*



Fotos: Speedsalig, DSV, Blatterler, North Sails

beispielsweise in der Kieler Knierim-Werft gebaut wurden, nicht ausschließlich für Regatten ausgelegt. Ihre Eigner wollen ganz einfach nur schnell cruisen.

Schickler schloss nicht aus, dass irgendwann Bauverfahren mit leichtem Hightech-Werkstoff den herkömmlichen GFK-Yachtbau ersetzen werden, genauso wie GFK ab den 1960er Jahren den Holzbootsbau verdrängt hatte.

Aber auch in der umweltfreundlichen Energieversorgung sieht Schickler einen Trend: Insbesondere Hydrogeneratoren sind so leistungsfähig geworden, dass sie seiner Meinung herkömmliche Generatoren auf Regattayachten ersetzen können. Dann werden auch bald die Fahrtensegler weder Kosten noch Mühe scheuen, ihre Boote durch Hydrogeneratoren zu optimieren.

Besonders deutlich, weil auf fast allen Segelrevieren sichtbar, wird die Übernahme von Regattatechnologie von der Fahrtenseglergemeinschaft bei den Segeln. Dunkle Hightech-Foliensegler, wie sie vor ein paar Jahren ausschließlich auf reinen Racern zu sehen waren, werden in immer stärkerem Maße auch von Fahrtensegler genutzt.

Die Segeltuchhersteller haben sich darauf eingestellt. Ganz aktuell bietet zur Zeit North Sails mit 3Di-Foliensegel für „Club-Racer“ eine etwas abgepeckte und preisgünstigere Variante der patentierten 3DL-Regattasegel an. Dabei begann der Siegeszug der formstabilen 3DL-Segel auf den Regattabahn erst 2010. Bereits vier Jahre später können jetzt auch Cruiser an dieser Entwicklung teilhaben.