

T 870 Family Racer



H

F



Maße

Lüa 8,70 m, Breite 3,15 m,

Gewicht 1900 kg

Segelfläche am Wind 52 m²

Preis: ab 57 000 Euro ohne Segel,
ohne MwSt. und Zoll ab Prag

Family Racer heißt das Boot. Der Name ist Programm. Trotz kinderleichter Bedienung rast der Kahn schon bei wenig Wind über den Überlinger See. Zum richtigen „Racen“ muss Papi aber noch warten, bis am Bodensee die Rahmenbedingungen stimmen und sich die Sportboat-Rule auch bei uns durchgesetzt hat.

Mit diesem „Geschoss“ auf Yardstickregatten zu segeln macht nur vielleicht Spaß. Dieses System kann so ein Boot nur unzureichend erfassen. Der Importeur möchte daher am Bodensee eine Einheitsklasse schaffen. Das ist aber nicht einfach und wird von mehreren Händlern schon mit ähnlichen Konzepten versucht. Da hängt vieles von der Formulierung der Klassenvorschriften ab. One Designs

dieser Kategorie gibt es einige. Angefangen von der 8m One Design bis zur Mumm oder der Grand Surprise. Dagegen sinkt die Zahl der engagierten Regattasegler stetig.

Die Thompson-Konstruktion hat aber durchaus das Zeug dazu, in dem Geschäft mitreden zu können. Sie liefert nicht nur ein sattes Geschwindigkeitspotential, sondern ist innen auch außergewöhnlich geräumig

eiße

amilienglitsche

und für so ein Boot auch einigermaßen wohnlich. Um in diesem Marktsegment Chancen zu haben, sollte man sich aber überlegen, ob man die Bauvorschriften nicht relativ weit fasst und technische Innovationen zulässt. Das fehlt derzeit in der Klassenlandschaft und könnte das Potential des Bootes ausschöpfen und weiterentwickeln.

Die T 870 ist ein Schaumsandwichbau, wahlweise in Glas oder Kevlar, mit Epoxidharz laminiert. Diese Bauweise lässt eine lange Lebensdauer des Rumpfes erwarten. Epoxi unterliegt längst nicht dem Alterungsprozess und dem damit verbundenen Festigkeitsverlust wie Polyesterharz. Ebenso tritt bei diesem Material keine Osmose auf. Kevlar hat, verglichen mit Glasfaser, eine wesentlich höhere Zugfestigkeit. Dadurch wird die Schale unempfindlicher gegen Punktbelastungen und auch steifer. Das sind Fakten, die man sich durchaus ein paar Euro mehr kosten lassen darf.

Bei einem Epoxi-Bau ist es schwierig, eine Feinschicht dauerhaft mit dem Laminat zu verbinden. Darum lassen die Bootsbauer das Gelcoat kurzerhand weg und lackieren das Boot.

Die Unterseite des Decks ist ebenfalls lackiert, während das Innere der Schale unbehandelt bleibt. Optisch sieht das gar nicht mal schlecht aus und technisch ist es nicht notwendig. Eine Verkleidung kann man sich ebenfalls sparen, weil durch den Schaumsandwich die Schale isoliert ist und sich kaum Schwitzwasser bilden dürfte. Für die nötige Festigkeit sorgt eine carbonarmierte Innenschale. Durch große Ausschnitte unter den Kojen ist diese zugänglich, kann belüftet werden und bietet viel Stauraum. Die Verarbeitung hinterlässt insgesamt einen soliden und



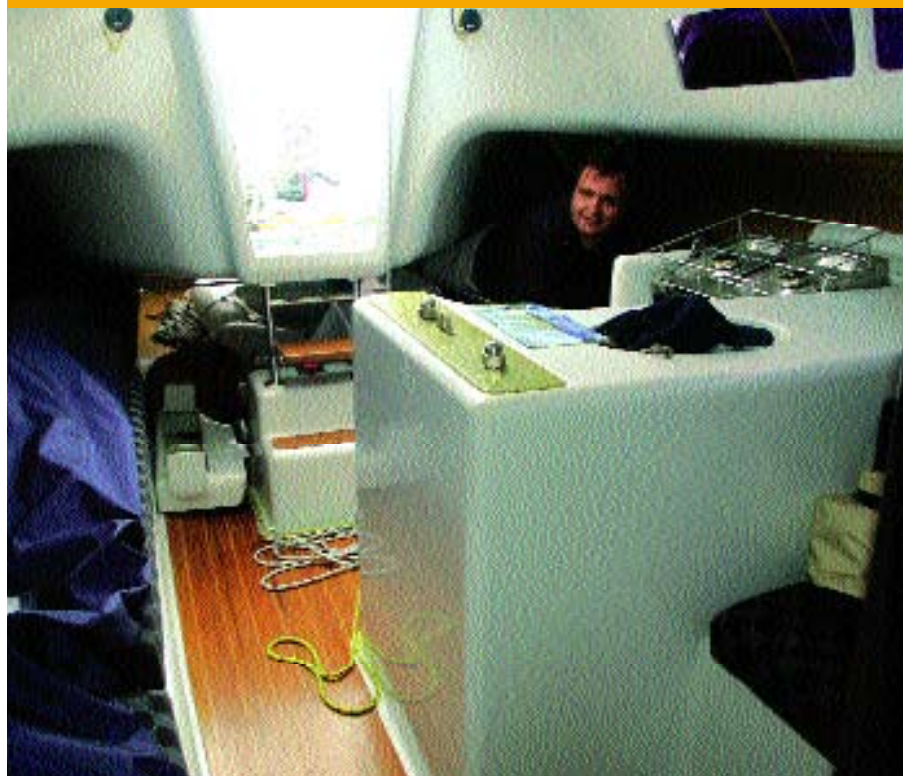
***Oben:** Das Vorschiff bietet Platz für die Gennakersäcke. Der Carbon-Rüssel ist mit einer simplen Mechanik nach Luv anstellbar. Der Komfort des Bootes könnte erhöht werden, wenn die Strecker und Leinen in der Kajüte durch Rohre geführt wären. Dann tropft kein Wasser auf die Schlafsäcke.*

***Oben rechts:** Die kleine Pantry ist Bestandteil der Innenschale und nimmt die Kräfte des Kiels auf.*

***Rechts:** Die hohen Kräfte der Püttings werden in einen Spant eingeleitet. Dieser besteht aus Carbon. Ob die Idee, ein Carbon-Teil durch Lautsprecher, Schaltpanel und andere Dinge so zu perforieren gut war, wird die Praxis zeigen.*

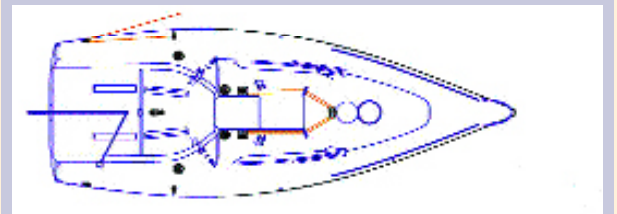
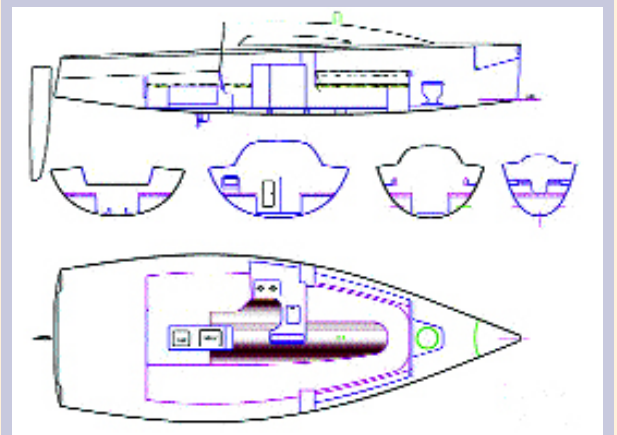
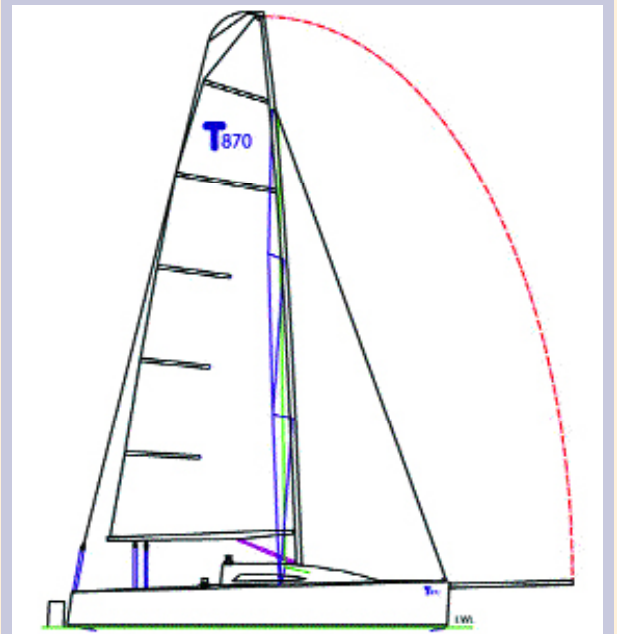
***Unten links:** Blick nach achtern. Die Hundekojen bieten ausreichend Platz für erwachsene Crewmitglieder. Unter dem Niedergang kann optional ein Einbaudiesel montiert werden. Ein kleiner Außenborder entspricht aber eher dem sportlichen Charakter des Bootes.*

***Unten rechts:** Der Raum unter Deck ist für einen Urlaubstörn reichlich bemessen. Daher ist das Konzept als familientaugliches Sportboot durchaus gelungen.*





T 870 Family Racer



Lüa	8,70 m
LWL	8,40 m
Büa	3,15 m
Tiefgang	1,60 / 2,40 m
Gewicht	1600 kg
Ballast	750 kg
Großsegel	32,3 m ²
Fock	19,8 m ²
Gennaker	125 m ²
Grundpreis ohne Segel und MwSt.	ab 57 000,-

Stärken und Schwächen

- *gelungenes Konzept*
- *solide Fertigungsqualität*
- *gutes Geschwindigkeitspotential*
- *Ausrüstung noch nicht optimal*
- *keine Backstagen*
- *perforierter Hauptspant*

sauberen Eindruck. Der Kasten für den Hubkiel ist in die Pantry integriert. Diese Carbonflosse mit Ballastbulb wird mit einer Elektrowinde angehoben. Hier experimentiert die Werft noch, um den Tiefgang in aufgeholtem Zustand weiter zu verringern, die derzeitige Lösung ist improvisiert.

Das Rigg

Der zweischalig laminierte Carbon-Mast soll in der Serie durch eine gewickelte Konstruktion ersetzt werden. Er steht auf dem Deck und wird durch zwei gepfeilte Salingspaare und ein Jumpstag gehalten. Die Mittelwanten laufen nur bis zur unteren Salingnock. Das hat Vorteile bei der Wiederholbarkeit einer bewährten Trimmeinstellung. Gegen Aufpreis gibt es einen hydraulischen Mastfuß, der eine flexible Einstellung erleichtern dürfte.

Wie ein Damoklesschwert hängt das Backstagespenst über der Seglerwelt. Jeder Händler, der sich mit diesem Machwerk des Teufels einlässt, kann scheinbar von vornherein mit Kundenärger rechnen. Auch T-boat Europe beherzigt diese eiserne Regel. Das ist schade, weil dadurch viel Potential an der Kreuz verloren geht. Dabei ist die T 870 doch eher eine reinrassige Rennmaschine als ein „Kaffeedampfer“. Wer so ein Boot kauft, fürchtet sich nicht vor Backstagen.

Die Höhe am Wind war noch nicht berauschend. Das lag, außer am Riggkonzept, auch am falschen Grundtrimm des Testbootes, an den zu bauchigen Segeln und an zu weit außen montierten Hollepunktschienen. Diese Dinge dürften auch für den störenden Ruderdruck verantwortlich sein. Das Potential des Bootes ist jedenfalls noch lange nicht ausgeschöpft. Das Boot könnte



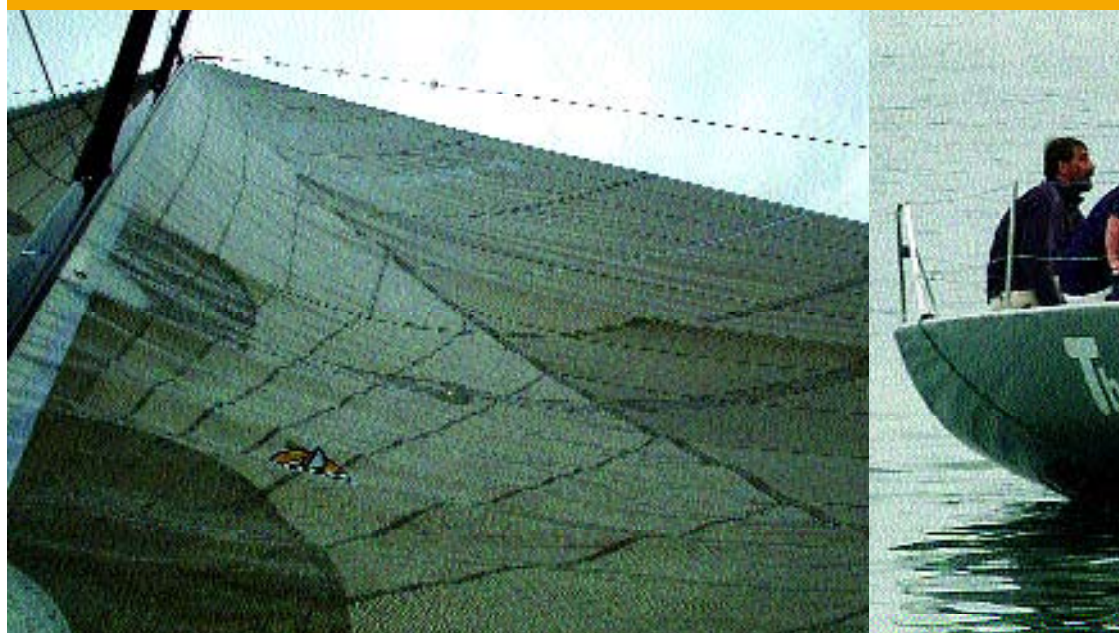
Oben: Das Cockpit ist einfach und funktionell gestaltet. Die Crew kann ihr Gewicht bequem am richtigen Ort platzieren.

Oben rechts: Der Carbon-Mast steht an Deck. Ob er dem seitlichen Druck des Baumwiederholers bei achterlichem Wind auch bei Hack gewachsen ist, konnten wir leider nicht ausprobieren. Schon eine leichte Biegung nach Luv könnte den Trimm verändern.

Rechts: Das Ruder läuft spielfrei in laminierten Beschlägen. Die lange Kohlefaserpinne erlaubt feinfühliges Steuern.

Unten links: Der Stand des Großsegels konnte nicht überzeugen. Mit größerer Mastkurve ist das aber vielleicht zu beheben.

Unten rechts: Der Rumpf hat eine sehr schmale Wasserlinie und wird dann recht breit. Das bringt geringe benetzte Fläche und hohe Endstabilität.





besser laufen. Wenn die Unterwanten und das Vorstag während des Segelns zu verstellen wären, könnten vielleicht auch ohne Backstagen noch akzeptable Trimmvarianten ermöglicht werden. Auch andere Bereiche der Ausrüstung sind noch nicht optimal. So wären beispielsweise durch eine Feinverstellung an der Großschot schnellere Manöver möglich. Vielleicht wird das in der Serie geändert.

Die Segel

Die Segel kommen aus der australischen Doyle-Loft. Was an Down unders Küsten gut ist, muss aber nicht unbedingt auch am Bodensee schnell sein. Jedenfalls stand das Großsegel nicht optimal. Ein geschlossenes Fußliek mit Shelf könnte darüber hinaus den unteren Randwirbel reduzieren. Auch der Gennaker klappte immer wieder in der Mitte ein. Der Segelmacher hat es mit der Achterlieksrundung etwas zu gut gemeint.

Der Preis

Der Preis ist deftig! Auch wenn das Boot aus hochwertigen Materialien gebaut ist. Zum Grundpreis von 57 000,- Euro kommt auf alle Fälle die Überführung, Zoll und die Mehrwertsteuer. Was dann richtig ins Geld läuft, sind die Segel. Der Satz besteht aus drei Focks, Großsegel und drei Gennakern. Da bei einem solchen Boot etwas mehr als Horizontalschnitt und Fahrtendacron zum Einsatz kommen sollte, kann man etwa 15 000,- Euro veranschlagen. Einen Trailer und einen Außenborder braucht man auch. Weitere Extras wie Liftkiel, hydraulischer Mastfuß, Racemaster und Logge lassen den Endpreis dann schnell auf runde 100 000,- Euro klettern.

Fazit: Das Konzept als familientaugliches Sportgerät ist gelungen. Die Konstruktion und die Verarbeitung von Schale und Deck machen ebenfalls einen hochwertigen Eindruck. Die Montage der Ausrüstung lässt allerdings noch einige Wünsche offen. In den hoch belasteten Hauptspant, an dem die Püttings hängen, schneidet man einfach keine großen Löcher für Lautsprecher und andere überflüssige Dinge.

Wenn der Rumpf hier in der Welle nur ein paar Millimeter federt, hat das katastrophale Auswirkungen auf den gesamten Riggtrimm. Kohlefasern zeichnen sich durch enorme Zugfestigkeit und Steifigkeit aus. Aber nur, wenn man sie nicht durchschneidet.

Das Boot ist für Küstenreviere ausgerüstet. Bei uns ist Höhe und Speed bei wenig Wind und flachem Wasser wichtiger als das Übersteigen von hohen Wellen. Die australischen Segel sind für ein Binnenrevier nicht ideal. Ebenso lässt sich der Riggtrimm nur umständlich an oft wechselnde Bedingungen anpassen.

Wir haben den Prototyp gesegelt. Damit werden die Erfahrungen für den Serienbau gemacht. Eventuell kann da noch einiges umgesetzt werden. Trotz hochwertiger Materialien sind runde 100 000,- Euro für ein regattaklares Boot in dieser Klasse doch etwas deftig. Im Juli wird eine 10-Meter-Version des Konzepts fertig. Das Boot könnte dann eventuell preislich auch interessanter ausfallen. mh