

Teamwork

Sie seien ein gutes Team, auch wenn sie bei der Konzeption der blu30 nicht immer einer Meinung waren, bemerkt Christian Scherrer grinsend. Wo Menschen von verschiedenen Standpunkten aus über ein Projekt diskutieren, kann Gutes entstehen, wenn jeder die Meinung des Anderen gelten lässt und man einen gemeinsamen Nenner findet.

blu30

Maße:

Lüa 9,00 m, Breite 2,36 m
Gewicht ca. 1500 kg
Segelfläche 46 m²
Tiefgang 0,60 – 2,00 m

Preis

ab 140 000,- CHF



Von Michael Häfner

Dass das bei der Realisierung der blu30 hervorragend geklappt hat, sieht man dem Produkt an. Das gute Team ist, außer America's Cup-Segler Christian „Blumi“ Scherrer als Koordinator des Projekts, Alinghi-Bootsbauer Dominik Schenk, der in Ermatingen eine Werft betreibt, und der Luzerner Konstrukteur Christian Bolinger mit seinem Mitarbeiter Stefan Metzger.

Die blu30 ist das erste gemeinsame Projekt. Ein Daysailer, der allerhöchste Segelleistungen erfüllt und auf neuestem technologischen Niveau daherkommt.

„Wir wollten mit dem Projekt auch die Möglichkeiten aufzeigen, die der Technologie-Standort Schweiz bietet“, erklärt Christian Scherrer.

So stammen fast alle Komponenten, die in Ermatingen zusammengefügt wurden aus eidgenössischer Produktion. Das Rigg ist von Swiss-Carbon, Hybridantrieb und Hydraulik lieferte die Firma Jawi in Winterthur.

Variabler Tiefgang

Einhandtauglichkeit stand bei der Konzeption des Bootes im Vordergrund. „Dadurch, dass der Eigner nicht auf dem Boot übernachten will, konnten wir uns voll auf die Segelleistungen konzentrieren und mussten keine Zugeständnisse an den Raum unter dem Deck machen“, erklärt Christian Scherrer.

Die blu30 hat ihren Liegeplatz am Untersee an einer Boje. Deshalb bekam sie einen Hubkiel mit T-Bulb und ein Steckeruder. Dieses ist aber nicht, in Jollenmanier, einfach nur am Spiegel angehängt, sondern sitzt, vor Ventilation geschützt, wirkungsvoll unter dem Achterschiff. Das Ruderblatt wird von einer großen, drehbaren

und kugelgelagerten Trommel aufgenommen, wo es durch einen Schlitz gesteckt oder aber komplett gezogen werden kann. Gleichzeitig greift der Autopilot unter Deck in die Trommel ein.

Durch diese Konstruktion sind sechzig Zentimeter Tiefgang möglich, ohne dass auf das Ruderblatt Rücksicht genommen werden muss.



Hightech im Teamwork.

Kohlefaser-Rigg

Das Rigg ist sehr hochwertig gearbeitet und klar lackiert. Auffallend sind die nach hinten gebogenen Salings, die ein weiter ausgestelltes Achterliek beim Vorsegel erlauben.

Aus Gründen der Handhabung bekam das Boot eine hervorragend funktionierende, schmale Selbstwendefock. Die Segelfläche ist trotzdem großzügig dimensioniert, sodass die blu30 auch bei Bodenseewinden äußerst flott daherkommt.

Der Mast ist nicht nur technisch ein absoluter Leckerbissen, sondern auch optisch. Die Mastenbauer haben sich wirklich Mühe gegeben und auch kleinste Details genau so gestaltet, wie sie von der Physik verlangt werden.

Der Mast wird von zwei leicht gefeilt Salings mit Ober-, Unter- und Mittelwangen aus Rod verstagt sowie vom Achterstag gebogen. Er kann durch eine Hydraulik unterm Mastfuß angehoben und die Verstagung gespannt

werden. Während des Segelns steht er auf Distanzplatten, wodurch der Zylinder entlastet ist. Dadurch kann eine sehr hohe Riggspannung gefahren werden, die mit Wantenspannern kaum realisierbar und vor allem nicht reproduzierbar wäre. Außerdem stehen bei dieser Lösung Rumpf und Rigg nicht permanent unter

der enorm hohen Spannung, ohne die es bei einem solchen Riggtyp einfach nicht geht.

Ausrüstung und Beschläge

Das Mastrutschersystem des italienischen Herstellers „Antal“ ist sehr leichtgängig und dank der Gleitlager wartungsarm. Der Großbaum ist ebenfalls aus Kohlefaser und als Kastenprofil mit hoher Biegesteifigkeit ausgeführt.

Die Fock kann, dank senkrechter Latten, weggerollt werden. Die Segel aus Kevlarlaminat sind hervorragend profiliert und sehr aufwändig gearbeitet. Sie kommen direkt aus der Loft von „+39“. Das ist das italienische Americas Cup-Team, bei dem Segelmacher Blumi Scherrer derzeit beschäftigt ist.

Man sieht der blu30 die Erfahrung der Initianten mit Hochleistungsbooten an. Die vorhandene Ausrüstung funktioniert optimal und alles Überflüssige wurde weggelassen. Das Boot lässt sich deshalb sehr leicht handha-

ben, befreit den Eigner aber nicht davon, sich mit der Technik auseinander zu setzen.

Die blu30 soll kein Rennboot sein, auch wenn sie so aussieht, sich so anfühlt und so segelt. Sie wurde als einhandtauglicher Daysailer mit hohem Leistungs- und Spaßpotential konzipiert. Dabei flossen alle Erkenntnisse ein, die ein Boot schnell und gleichzeitig gut handhabbar machen.

Das bestätigt wieder einmal die These, dass Evolutionen von der Profiszene angeschoben werden und nur solche Boote wirklich schnell sind, deren Handhabung möglichst einfach ist. Man muss aber die Technik begriffen haben und damit umgehen können. Regatta- und Jollerfahrung ist dabei hilfreich.

Der Minimalismus auf der blu30 funktioniert nur deswegen so gut, weil Rumpf und Rigg extrem steif gebaut sind und die einmal eingestellten Segelprofile auch bei mehr Druck erhalten bleiben.

Die Beschläge sind allesamt sehr hochwertig und kommen vorwiegend von Harken. Schoten, Fallen und andere Leinen sind, sofern das sinnvoll und möglich ist, unter Deck geführt. Das schafft ein aufgeräumtes und übersichtliches Cockpit. Auch die Klemmen sind teilweise unter Deck montiert und die Strecker verlaufen durch schmale Schlitze ins Cockpit. Das ist ein sinnvolles Detail, weil sich niemand daran verletzen und sich dort auch keine Leine verhängen kann.

Eine ulkige, aber trotzdem praktische Idee, ist das Loch im Bugbereich der blu30. Es ist schlicht und einfach deswegen da, um eine Leine hindurchzuziehen und das

Boot am Liegeplatz zu belegen. So spart man sich eine Klampe und die entsprechenden Verstärkungen im Deck. Auch im Achterschiff sind, statt Klampen, Bohrungen mit einem einlaminieren Steg aus Edelstahl angebracht. Wie lange der Lack dem scheuernden Festmacher standhält, muss allerdings abgewartet werden.

Aufwändiger Rumpf

Der Rumpf besteht aus Glasfaser, Epoxi und dem neuartigen „Airex T90“-Schaum. Dieser Schaum lässt sich, nachdem er im Ofen erwärmt wurde, plastisch verformen.

Dadurch war es möglich, das Boot in zwei Halbschalen zu bauen, die längs miteinander verbunden werden. Diese Bauweise ermöglicht eine homogenere Kräfteinleitung, als wenn das Deck nachträglich aufgesetzt wird.

Die blu30 wurde über einem Kern gebaut, dessen Einzelteile auf einer Laserschneidanlage exakt und rationell entstanden sind. Sogar die Verbindungen der Einzelteile wurden per Laser ausgeschnitten. So mussten die Bootsbauer die Teile nur noch sortieren und an den vorbereiteten Schlitzen zusammenfügen. Schneller geht's nimmer.

Nach dem Ausrichten wurden die warmen Platten über den Kern gebogen, angepasst und miteinander ver-



Schon bei wenig Wind legt sich die blu30 auf die Kimm und beschleunigt. Dabei sind beachtliche Geschwindigkeiten möglich und eine außergewöhnliche Höhe. Für den Vortrieb auf raumen Kursen sorgt der Gennaker.

klebt. Nach dem Aufbringen des Außenlaminats wurden die beiden Rumpfhälften entformt und von innen laminiert. Zuletzt wurden die Hälften miteinander verbunden, gespachtelt und lackiert.

Das Cockpit ist sehr großzügig bemessen und ergonomisch gestaltet. Der kleine Aufbau, eher eine Spritzkappe, beherbergt die Leinen, Fallen und Klemmen. Darunter ist der Hubkiel und die Masthydraulik. Elektro-

motor und Generator sind in einem kompakten Blechgehäuse unter dem Cockpitboden eingebaut.

Segeleigenschaften

Leider mussten wir an unserem Segeltag den Wind etwas suchen. Als es dann im Konstanzer Trichter mit einem bis zwei Beaufort wehte, zeigte das Boot, was in ihm steckte.

Der schmale, gestreckte Rumpf legte sich sofort auf die Kimm und beschleunigte.

Die blu30 lag hervorragend am Ruder und ließ sich sehr feinfühlig an der Windkante steuern. Die Fock hat erwartungsgemäß eine relativ geringe Bandbreite. Das Boot muss also sehr exakt gesteuert werden. Das passt zum Konzept und ist für einen geübten Steuermann kein Problem.

Nur wenige Boote dürften bei diesen Bedingungen an die Segelleistungen der blu30 heranreichen. Die Höhe ist, auch wegen des weit innen liegenden Holepunkts, durchaus beeindruckend.

Leider konnten wir das Boot nicht bei mehr Wind segeln. Das dürfte aber, trotz der opulenten Segelfläche, keine Probleme darstellen. Zunächst kann man mit Achterstag und Traveller das Großsegel-Achterliek etwas öffnen und das Segelprofil noch etwas flacher trimmen. Das kann bei dieser Art Segel bis zu extremem Twistreichen, sodass nur noch der untere Teil des Segels mitzieht. Ist das Großsegel nicht mehr zu halten, verstellt man den Fockholepunkt nach außen und schäkelt die Fockschot etwas weiter vorne im Schothorn ein. Das entlastet das Achterliek und hat denselben Effekt, wie wenn der Holepunkt nach hinten genommen wird. Außerdem gibt es auf dem Boot noch eine Starkwindfock mit flacherem Profil und eine Reffreihe fürs Großsegel.

Technik

Die blu30 bietet das Feinste, was derzeit an Segeltechnik machbar und sinnvoll ist.

Ein leichter aber extrem steifer Rumpf aus Schaum, Glas und Epoxi, ein Carbon-Rigg und radial geschnittene Segel aus Kevlar-Mylar.

Das Rigg wird mittels Hydraulik unter Spannung gesetzt. Ebenso wird der Hubkiel hydraulisch angehoben.

Das Ruder sitzt in einer großen Trommel und ist ebenfalls aufholbar.

Die schmalen, gestreckten Linien stehen im krassen Gegensatz zu vielen anderen

Bootskonstruktionen und kommen vor allem der Am-Wind-Leistung zu gute. Der Konstrukteur konnte einfach nur ein schnelles Boot zeichnen, ohne Unter-Deck-Komfort für eine halbe Fußballmannschaft unterbringen zu müssen. Dadurch können die Verbände exakt dort platziert werden, wo sie gebraucht werden, ohne Kräfte aufwändig und auf Kosten der Segeleigenschaften um eine Inneneinrichtung herumzuleiten.

Herausgekommen ist ein sehr steifer Rumpf, der es erlaubt, extrem hohe Riggspannung zu fahren. Nur so ist ein verkleinertes Vorse-

geldreieck ohne Backstagen wirklich zu beherrschen.

Auch der Hilfsantrieb ist außergewöhnlich. Der Generator mit Bodensee-Zulassung lädt die relativ kleinen Antriebsbatterien und treibt den Elektromotor an. Dadurch werden die Vorteile eines Elektroantriebs mit der Unabhängigkeit des Verbrennungsmotors kombiniert. Keine einfache und auch keine billige Lösung. Sie kommt aber den Vorstellungen vom idealen Bootsmotor sehr nahe.

Die Winterthurer Firma Jawi baute alle Komponenten in ein schalldämmtes Edelstahl-Gehäuse.



1



2



3



4



5



6



7



8



9



Zahlen

9,00 m	Länge
2,38 m	Breite
8,25 m	Länge Wasserlinie
1500 kg	Gewicht
2,00-0,60m	Tiefgang
29 m ²	Großsegel
18 m ²	Fock
72 m ²	Gennaker
1,5 kW	E-Motor
140 000 CHF	Preis Standard
200 000 CHF	Preis gesegelte Version

Konstruktion: Naval Design,
Kellermattstr. 1,
CH-6044 Udligenswil

Werft: Bootbau Dominik
Schenk, Hauptstr. 2,
CH-8272 Ermatingen,
Tel. +41 (0)71 664 32 88,
Fax +41 (0)71 664 32 89,
E-Mail:
info@schenk-boote.ch
www.schenk-boote.ch

Konzept und Vertrieb:
Bluboats, Kellermattstr. 1,
CH-6044 Udligenswil,
www.bluboats.com,
info@naval-gmbh,
Tel. +41 (0)41 210 46 60,
Fax +41 (0)41 210 46 50

Stärken und Schwächen

- + Tiefgang
- + Segelleistungen
- + Verarbeitung
- + Handhabung

Fazit

Die blu30 ist ein reines Spaßboot für Leute, die Freude an Hightech, beeindruckend hohen Segelleistungen und Perfektion bis ins kleinste Detail haben.

Damit Regatten segeln zu wollen, ist weniger empfehlenswert. Für die ORC Sportboatrulle ist das Boot zu lang und damit nach Yardstick zu segeln wird weder der feinen Konstruktion noch dem Vergütungssystem gerecht. Worin liegt der Reiz, mit einem solchen Boliden gegen rollreffende „Kaffeedampfer“ anzutreten? Entweder sind die „Häusleschiffsegler“ sauer, weil diese keine Chance auf den Sieg haben oder der Eigner der blu30 schmolzt, weil er einen Yardstickwert „überbraten“ bekommt, den er nie herausfahren kann. Übrigens ist derzeit auch eine blu26 One Design in Vorbereitung, die eher Regattaambitionen entgegen kommt.

Das Boot ist faszinierende Technik pur. Kein Mittel zum Zweck sondern Selbstzweck. Man segelt damit, weil man einfach Spaß am Segeln hat. Es ist ein Hightech-Vehikel für entspannende Stunden auf dem See. Ob man mit Crew oder alleine unterwegs ist, spielt dabei keine Rolle. Durch die relativ einfach zu bedienende Technik und den „eingebauten Steuermann“ ist Einhandsegeln überhaupt kein Problem.

Die blu30 hat einen hohen Suchtfaktor: Mit „Rasen ohne Mühe“ könnte man diesen überschreiben.

140 000,- Franken Grundpreis sind für ein offenes Boot natürlich kein Pappenstiel. Die hier vorgestellte Version mit Carbonrigg, elektrohydraulischem Hubkiel, Steckruuder, Kevlarsegel, Hybridantrieb und Autopilot kommt auf etwa 200 000,- Franken. Dafür bekommt man ein sehr hochwertig verarbeitetes High End-Produkt, bei dessen Bau und Konstruktion alles umgesetzt wurde, was derzeit im professionellen Rennzirkus üblich, sinnvoll und technisch möglich ist.

1. Die blu30 ist kein Wohnboot. Unter Deck ist ausschließlich Technik zu finden.

2. Die Salings sind gebogen, damit sie das Achterliek der Fock nicht stören. Allerdings ist das bei der schmalen Selbstwendefock ohnehin kein Problem.

3. Nicht nur funktionell, sondern auch ästhetisch. Das Rigg macht einen sehr hochwertigen Eindruck. Der Lümmelbeschlag ist aufwändig aus Aluminium gefertigt.

4. Fallen, Strecken, Schoten und andere Leinen werden zentral am Niedergang bedient. Nur Traveller, Großschot und Achterstag liegen hinten im Cockpit.

5. Die „Technikkiste“ mit Generator und Elektromotor ist schalldämmend und unter dem Cockpitboden untergebracht. Weil das Boot an der Boje liegt, steht kein Landstrom zur Verfügung.

6. Vor dem Mast sind die Batterien untergebracht sowie die Hydraulik für Riggspeisung und Hubkiel. Unter dem Mastprofil sind die Distanzplatten zu erkennen, mit denen der Zylinder beim Segeln entlastet wird.

7. Materialgerecht werden bei den Carbonspieren Punktlasten vermieden. Die Beschläge sind nicht geschraubt, sondern mit Gurtband befestigt. Weil Kohlefaser empfindlich gegen Schläge ist, wurde der Großbaum im Bereich der Blöcke mit Kevlar geschützt.

8. Die Steuerung des Elektromotors.

9. Kein Segel von der Stange. Die Garderobe der blu30 entstand als „Nebenprodukt“ in der Loft des italienischen +39 Americas Cup-Teams. Der Initiator des Projekts, Blumi Scherrer, ist selbst Segelmacher.