

Die Chinesen ko



Ein kleiner Windhauch, und das Boot geht ab wie Schmidts Katze. Grund dafür sind ein leichter Rumpf, 40 Prozent Ballastanteil auf 1,80 Meter Tiefe und ein mächtiges Rigg mit fast viereckigem Großsegel. „Square Head“ nennen das die Segelmacher.

Von **Michael Häßler**

Ein solcher Segelkopf schafft nicht nur mehr Fläche, als das bei einem dreieckigen Segel der Fall wäre, sondern auch erheblich bessere aero-

dynamische Verhältnisse, weil sich die Achterliekskurve einfach kontrollieren lässt und das Segel in Böen automatisch etwas öffnet.

Konstrukteur Steve Thompson ist bekannt für seine

schnellen und unkompliziert zu segelnden Entwürfe. Auch „T-Boats“ in anderen Größen und Spezifikationen sind meistens vorne in den Regattafeldern zu finden.

2006 segelte Luc Gelluseau vom chinesischen America's Team die T680. Er fand, dass das genau das Boot sei, das in China gebraucht werde, um chinesische Segler für das Team zu akquirieren und zu trainieren.

Die T680 wurde von den Seglern des China-Teams ausgiebig gesegelt, nach Op-

timierungspotenzial untersucht und einige Umbauten vorgenommen. Insbesondere Rigg, Anhänge und die Ausrüstung wurden noch einmal modifiziert.

Anschließend wurden zwei Prototypen gebaut, um das Boot weiter zu verfeinern. Sie bewährten sich bei verschiedenen Regatten im asiatischen Raum, worauf die Serienfertigung in China begann.

Die Formen wurden im Ausland hergestellt und auf die chinesische Werft transportiert.

ommen

Longtze Premier

Maße:

Lüa 6,84 m, Breite 2,58 m
Gewicht ca. 600 kg
Segelfläche 34 m²

Preis

ab 28 656 Euro



Was dabei herauskam, ist ein modernes Sportboot mit herausragenden Segeleigenschaften und einfacher Bedienung, das ein gewaltiges Geschwindigkeitspotenzial entfalten kann, sobald der Rudergänger etwas abgefallen ist. An unserem Segeltag herrschten Windstärken um etwa zwei Beaufort. Das Boot kam an der Kreuz auf knapp sechs Knoten und erreichte unter Gennaker etwa acht Knoten. Nach Aussagen des Importeurs Markus Graf habe die Werftcrew schon Raumschotgeschwin-

digkeiten um 20 Knoten erreicht.

Das Boot lag sehr neutral am Ruder. Etwas zu neutral für meinen Geschmack. Allerdings sind die optimalen Trimmeinstellungen noch nicht gefunden, und mit etwas mehr Mastfall sollte sich dieses Manko leicht beheben lassen. Das Boot reagiert sehr lebendig und prompt auf Ruderbewegungen, die wie bei einer Jolle mit dem entsprechenden Körpereinsatz und Gewichtstrimm noch verstärkt werden können. Segler mit Jollenerfah-

rung fühlen sich auf dem Boot jedenfalls sofort zu Hause.

Ausrüstung

Die Trimmeinrichtungen sind auf das Wesentliche beschränkt und sowohl von den Komponenten als auch von der Ergonomie her hochwertig und durchdacht ausgeführt. Auf ein Reff wurde verzichtet, das bei der Riggkonstruktion aber auch nicht notwendig ist. Abgepowert werden kann mit dem Großsegeltwist, dem die Verwindung der Fock angeglichen

werden muss. Wer schon einmal FD gesegelt ist, fühlt sich bei der Longtze Premier auf heimischem Terrain.

Für sehr viel Wind gibt es noch eine Fock mit verkürztem Vorliek. Bei dieser Kombination kann das Großsegel noch weiter getwistet werden, ohne dass die Leeströmung ins Profil drückt.

Auf ein Achterstag wurde verzichtet. Das ist bei diesem Segelschnitt nicht notwendig und würde nur stören und das Handling unnötig kompliziert machen.

Auf Backstagen wurde



Satte Segelfläche für 600 Kilogramm Boot. Sobald man etwas abfallen kann, bleibt die Heckwelle achteraus.

ebenfalls verzichtet. Deren Aufgabe übernehmen die Oberwanten, die über zwei paar gepfeilte, lange Salinge das Carbonrohr kontrollieren. Die vier Diagonalwanten sind unterbrochen.

Der Baum besteht ebenfalls aus Kohlefaser und wird

von einem „Baumniederdrücker“ am Steigen gehindert. Das schafft, im Gegensatz zu einem Baumniederholer Platz in der Pflicht. Auf Babywanten wurde verzichtet, obwohl der Mast im Deck nicht fixiert ist. Offenbar ist das Rohr steif genug.



Doppelboden, offenes Heck, runde Tanks und Ausreitgurte. Das Boot sieht eher nach Ausreiten längenverstellbar sein.

Groß- und Fockfall sind doppelt geschoren, brauchen dadurch keine Winsch und laufen einfach durch den Bü-

gel des Fallschäkels. Das bringt ziemlich Reibung mit sich. Allerdings wäre hier auch Platz für einen kleinen

Technik

Das Deckslayout ist für eine Crew ab zwei Personen optimiert. Einhandsegler tun sich schwer damit, weil beispielsweise die Pinne losgelassen werden müsste, um die Fock dichtzuholen. Dies könnte man durch leichte Modifikationen bei der Beschlagnanordnung zwar ändern, ergibt aber keinen großen Sinn, weil schon bei Mittelwind das Gewicht auf der Kante fehlt. Dadurch, dass das Boot nur mit einer Fock ausgerüstet ist, hat der

Steuermann gute Rundumsicht.

Der Rumpf ist konventionell aus E-Glas und Vinylesterharz gebaut, mit einem Kern aus PVC-Schaum. Das Laminat wird unter Vakuum verdichtet, wodurch ein höherer Faseranteil als bei einem offenen Handlaminat erzielt wird. Außerdem können durch diese Bauweise Lufteinschlüsse reduziert werden. Vinylesterharz unterscheidet sich von Polyesterharz durch bessere mechanische Eigenschaften und bessere Hydrolysebeständigkeit. Dadurch dürf-

ten die Rümpfe wenig osmo-seanfällig sein.

Die Spieren bestehen aus gewickelten Carbonrohren mit rundem Querschnitt. Der teilbare Mast ist mit einem aufgesetzten Nutprofil versehen und das Unterliek ist offen. Im Bereich der Großschot und des Baumniederholers ist der Großbaum mit zusätzlichem UD-Gewebe aus Carbon verstärkt.

Die Kielflosse besteht ebenfalls aus Carbon. Der T-Bulb aus einlaminierterm Blei bringt nicht nur den Ballast weit nach unten, sondern minimiert auch den Rand-

wirbel. Dabei beeindruckt er durch seine komplexe Form mit teilweise hohlen Linien.

Das tiefreichende Ruderblatt aus Carbon mit hoher Profilstreckung besticht durch einen hervorragenden Wirkungsgrad. Durch den deutlichen Kielsprung und der schmalen Kielflosse lässt sich das Boot praktisch auf dem Teller drehen und ermöglicht dynamische Manöver wie mit einer Jolle. Überhaupt fühlt sich das Boot eher wie eine Jolle als wie ein Kielboot an. Es sollte mit entsprechendem Körperersatz gesegelt werden.



er nach Rennjolle als nach Kielboot aus. Es kombiniert Jollentechnik mit der Kentersicherheit eines „Bleitransporters“. Die Gurte könnten zum bequemeren

Block. Das Großfall endet auf einer einfachen Klampe unter dem Gennakersack. Das erscheint, beim ersten Blick, eine etwas primitive Lösung zu sein. Bei genauerer Überlegung wird aber klar, dass damit wirksam verhindert wird, dass das Großfall unabsichtlich gelöst wird.

Das Fockfall endet in einer Klemme, die auf einem losen GfK-Sockel montiert ist, der an einer Talje hängt. Auch die doppelt geschorene Fockschot endet auf einer Talje, die von der Kante aus bedient werden kann.

Das Großsegel wird mit einer reichlich untersetzten Großschot gefahren und auf einer Wirbelbasis belegt. Diese könnte allerdings auf einem kleinen Podest montiert sein, womit sie besser zu belegen wäre. Auch der

Traveller ist noch nicht ganz ideal. Die Leine kann in dem Automatik-Aufsatz nur umständlich bedient werden, weil die Schiene auf dem Pflichtboden montiert ist. Ob ein Traveller bei dem Boot überhaupt gebraucht wird, muss die weitere Praxis beantworten. Meiner Meinung nach müsste eine Großschotführung mit einer einfachen Hahnepot besser funktionieren. Allerdings sollte der Steuermann dann die Bedienleine für den Baumnie derholer in Griffweite haben.

Der gestandene Salz buckel mokiert sich möglicherweise über die Beschlagsbefestigung. Statt Schäkel findet man Bündsel. Alles mögliche an Beschlägen ist mit Knoten oder gespleißt am Rumpf befestigt. Aus Sicht des Regattaseglers ist das völlig in Ord-

nung. Ein Zeising ist leicht, billig und kann weder verbiegen noch verkanten. Modernes Dyneema-Tauwerk ist darüber hinaus auch noch sehr stabil und unempfindlich bei Reibungs- und Knickbelastungen.

In der Mitte des Cockpits ist ein wasserdichtes Luk im Doppelboden eingebaut. Darunter befindet sich Stauraum, in den neben persönlicher Ausrüstung auch ein kleiner Außenborder passt, der bei Bedarf an die Motorhalterung geschraubt werden kann.

Weiteren Stauraum gibt es in den Zusatztaschen des Gennakersacks. Hier ist sogar ein wasserdichtes Fach mit Sichtfenster für elektronische Geräte untergebracht. Im achteren Bereich des Cockpits befindet sich ein Inspektionsluk, durch

das man an die Ruderbeschläge kommt.

Was man etwas vermisst, ist eine Scheuerleiste. Ein einfaches Gummiprofil an der relativ scharfen Kante wäre sowohl beim Anlegen als auch beim Regatta-einsatz wertvoll.

Bauausführung

Der Rumpf wurde einfach aus Glas und Polyester laminiert. Teure und exotische Baumaterialien wurden vermieden. Der zu erzielende Effekt hätte bei dem kleinen Boot auch kaum die Kosten gerechtfertigt. Der Rumpf ist schon in herkömmlicher Bauweise sehr leicht. Wie sich das auf die Haltbarkeit auswirkt, kann in diesem Bericht nicht seriös beurteilt werden. In verschiedenen Bereichen ist ein Schaum-

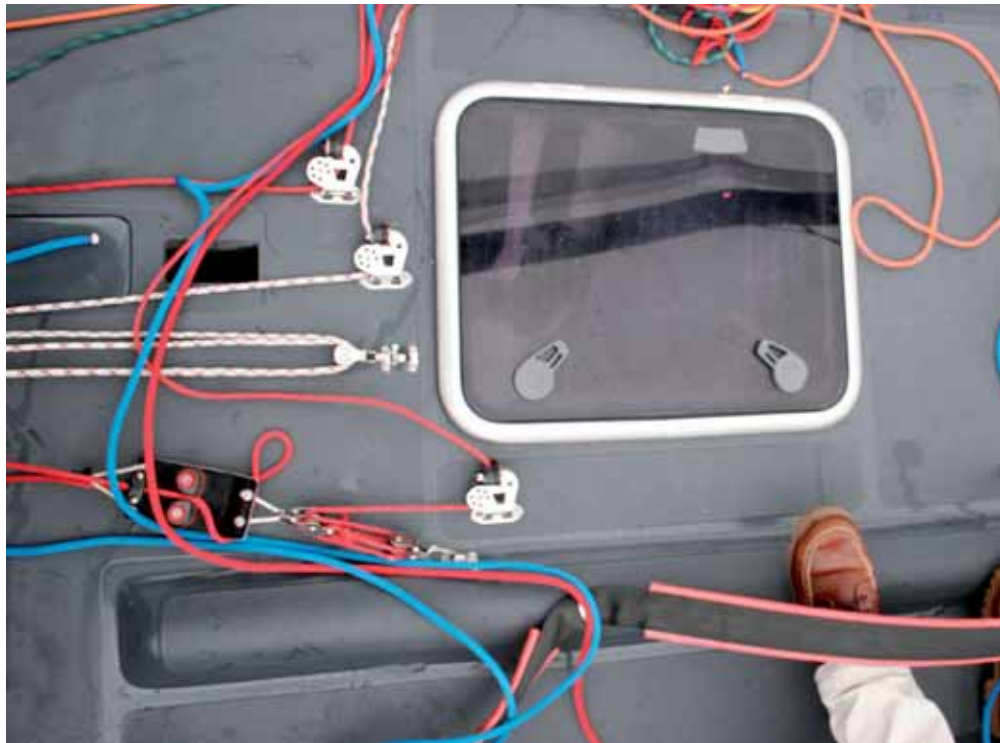
kern einlamiert. Der Rumpf hinterlässt einen stabilen und steifen Eindruck, an dessen Bausubstanz und technischer Ausführung es wenig auszusetzen gibt. Einzig verschiedene Detailarbeiten zeigen, dass Funktion vor Ästhetik kommt. So zeichnen sich beispielsweise die Verbände unter dem Vordeck ab und die Decksform könnte an verschiedenen Stellen etwas besser straken. Die Chinesen zeigen Mut zur Farbe. So gibt es den Rumpf neben dem klassischen Weiß in Anthrazit, Rot und Gelb.

Der Rumpf ist im segelfertigen Zustand 2,58 Meter breit. Zu breit für den Trailer oder den Transport im Container. Deswegen können Segmente des Seitendecks abgeschraubt werden, wodurch der Rumpf lediglich noch eine Breite von 2,35 Meter besitzt.

Die Kielflosse mit einlaminierter Bleibombe besteht aus Kohlefaser und kann mit einer Winde hochgezogen werden. Sie verkeilt sich selbst im Kielkasten und wird einfach mit einem stabilen Bündel zwischen den beiden Heißbaugen gesichert, damit sie nicht nach innen rutschen kann, falls das Boot einmal „kopfüber“ geht. Das Steckruder ist ebenfalls aus Kohlefaser gebaut.

Auch die Spieren sind aus gewickeltem Carbon. Der Mast kann für den Transport in der Mitte geteilt werden. Die Rohre für den Mast haben eine relativ grob strukturierte Oberfläche. Hier könnte man mit etwas Harz und einer Lackschicht abhelfen. Aber wie gesagt: Die Funktion steht im Vordergrund.

Die Segel kommen ebenfalls aus China und besitzen kein Segelmacherlabel. Die Firma fertigt Segel für verschiedene Marken. Die Segel sind nicht schlecht und insbesondere die Verarbeitung macht einen brauchbaren Eindruck. Wer allerdings ein Spitzensegel möchte, um das Leistungspotenzial des Bootes voll auszuschöpfen, sollte auf einen innovativen Segelmacher vor Ort setzen, der die Segel selbst baut und diese nicht als Auftragsarbeit in irgendeiner Loft fertigen lässt.



1



2



3

1. Das Cockpittlayout ist einfach aber funktionell gehalten. Die wichtigsten Trimmleinen sind gut zu erreichen. Unter dem wasserdichten Luk befindet sich Stauraum.

2. Die Focksot ist doppelt geschoren und eine Part endet auf einer Talje. Dadurch kann auf Winschen verzichtet werden. Die Schot wird auf einer Klemme in Luv belegt, was nur funktionell ist, wenn die Crew dort auf dem Deck sitzt. Für Leichtwind wäre eine zusätzliche Leeklemme wünschenswert.

3. Das Fockfall wird auf einer Curryklemme belegt, die wiederum auf einer losen Compositplatte montiert ist, die an einer Talje hängt. Diese Technik erlaubt ein schnelles Verändern der Vorsegeltiefe.

4. Baumniederdrücker statt Niederholer. Das schafft Platz für die Crew. Das Mastprofil soll ausreichend steif sein, um auf Babywanten oder eine Führung im Deck verzichten zu können.

5. Einfacher geht's nimmer. Der Spischot-Block ist geknotet. Die Gurtband-Schlaufe dahinter dient zum Belegen des Bootes im Hafen.



Fazit

Die Longtze Premier ist ein heißes Sportboot, das richtig Spaß macht und ein sehr hohes Geschwindigkeitspotenzial liefert. Steve Thompsons Konstruktion ist einfach gut. Daran können auch kleine Nachlässigkeiten im Finish nichts ändern. Die Bedienung ist simpel. Allerdings sollte man Jollenerfahrung mitbringen, um das Boot an seine Leistungsgrenzen zu führen.

Die Longtze Premier braucht natürlich Gewicht auf der Kante. 330 Kilogramm Crewgewicht sind in den Klassenvorschriften als Maximum festgeschrieben, das mit vier Personen zu erreichen sein sollte. Zu fünft im Cockpit muss man die Manöver schon sehr genau koordinieren, damit man sich nicht gegenseitig auf den Füßen rumtrampelt.

Ausgerüstet ist das Boot so, wie ein modernes Regatboot ausgerüstet ist: einfach und zuverlässig. Jeder Gegenstand wurde darauf hin überprüft, ob es nicht noch etwas einfacher und leichter geht.

Zielgruppe sind erfahrene Regattasegler, die spannende und dynamische Rennen auf einheitlichen Booten mit spektakulären, schnellen Manövern fahren wollen. Dafür ist das Boot hervorragend geeignet. Lobenswerterweise wurde auf teure Hightech-Spielereten konsequent verzichtet, die das Boot teuer machen würden, aber nur wenig Effekt bringen.

Ohne Segel kostet die Longtze Premier 28 656 Euro. Mit Dacron-Satz und Standard-Gennaker ist das Boot für 30 631 Euro zu haben und mit Pentex-Satz und Topp-Gennaker für 32 476 Euro. Dazu kommen Gennakersack (96 Euro), Trailer (3737 Euro), Kielgalgen (334 Euro), kleine Fock (863 Euro) und der Transport nach Kreuzlingen (3273 Euro). Regattaklar mit Pentex-Garderobe kostet das Boot dann 40 779 Euro. Die Preise sind jeweils inklusive deutscher Mehrwertsteuer.

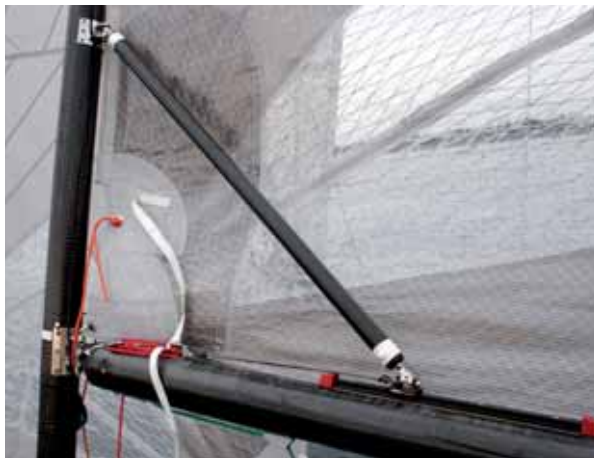
Zahlen

6,84 m	Länge über alles
2,58 m	Breite
300 kg	Ballast
600 kg	Gewicht ca.
1,80 m	Tiefgang
20,6 m ²	Großsegel
13,4 m ²	Fock
58,5 m ²	Gennaker
Motor	Außenbord optional
28 656 €	Preis ohne Segel ab Werft (China)
35 749 €	Preis mit Racingsegeln ab Kreuzlingen
ca. 3737 €	Trailer
3273 €	Überführung
40 779 €	Preis regattaklar ab

Vertrieb: **Graf Yachting, Werftstraße 18, CH-8280 Kreuzlingen**
Telefon +41 (0) 71 / 6 88 30 37
Fax +41 (0) 71 / 6 88 38 37
www.graf-yachting.ch
office@grafyachting.ch

Stärken und Schwächen

- + **Konstruktion**
- + **Segeleigenschaften**
- + **Bausubstanz**
- + **Leistung**
- **Travellerbedienung**
- **Kleine Defizite beim Finish**



4



5