

Einfach und preis

Florian Windischbauer ist Flugzeugkonstrukteur, Moth-Segler und Surfer. Während des Surfbooms in den siebziger und achtziger Jahren entwickelte er Bausätze für Surfbretter aus Sperrholz, die damals auf Regatten den großen Herstellern das Leben schwer machten und aufgrund des deutlich geringeren Gewichts oft vorausfuhren.

Von **Michael Häßler**



swert

Wincat

Maße:

Lüa 4,25 m, Breite 2,13 m
Gewicht mit Rigg ca. 75 kg

Preis

ab 3319,- Euro ohne Rigg und
Mehrwertsteuer

Schon damals faszinierte ihn die Idee, Katamarane mit den zu dieser Zeit deutlich fortschrittlicheren und leistungsfähigeren Surfriggs zu versehen. Die erste Sperrholz-Ausführung mit den mehr oder weniger als Flügel wirkenden Surfriggs wurde zigfach überarbeitet und auch mehrere GfK-Formen wurden erstellt.

Mittlerweile ist das Projekt „Wincat“ deutlich über das „Garagenniveau“ hinausgewachsen, und nach mehreren, weniger befriedigenden Laminieraufträgen in Osteuropa, werden die Rümpfe heute bei der renommierten Werft „BWC“ in Illensee gefertigt. Sie sind relativ aufwändig mit fünf Schotten und beidseitigen, trapezförmigen Schaumstringern gefertigt. Interessant ist, dass die Rümpfe nicht, wie sonst üblich, aus Schale und Deck bestehen, sondern aus zwei Hälften, die in der vertikalen Ebene verbunden werden. Dadurch ergibt sich ein umlaufender Flansch, der im achteren Bereich zu einer Heckfinne ausgeformt ist, die Lateralwiderstand erzeugt und Schwert überflüssig macht. An Land dient dieser Flansch als „Kufe“, um den Kat auch mal auf den Strand ziehen zu können.

Das Trampolin wird zwischen vier Aluminiumrohren gespannt. Die beiden Beams werden in ein Prisma aus Edelstahl auf den vier Sockeln auf die Rümpfe gelegt, wo sie durch jeweils einen Stehbolzen später fixiert werden. Darüber kommen die beiden Längsholme, ebenfalls mit einer prismatischen Aufnahme, die den Stehbolzen in einem Langloch aufnehmen. Dadurch kann das Trampolin einfach in Querrichtung gespannt werden. Fixiert wird die Konstruktion mit jeweils einer Mutter und daran befestigter Delrinscheibe. Ein 17-mm-Gabelschlüssel ist das einzige Werkzeug, das zum Aufbau gebraucht wird. Frühere Versuche, mittels Sterngriffen oder mit an die Mutter montierten Hebeln ganz auf Werkzeug zu verzichten, hat Windischbauer wieder aufgegeben. Die Verlet-

zungsgefahr war zu groß, und es konnten Leinen daran hängen bleiben.

Die beiden Ruderblätter, modifizierte Surfschwerter mit dafür berechnetem Profil, werden in einem ausgeklügelten Ruderkopf aus Aluminium fixiert, dessen Arretierung sich bei Grundberührung löst. So ist es kein Problem, einfach auf den Strand zu fahren.

Beide Pinnen werden mit einer Traverse aus Aluminium verbunden, die mit einem Gelenk aus stabilem Gurtband verbunden sind. Eine einfache, reibungsarme und spielfreie Konstruktion. Überhaupt steckt der Wincat voll von ebenso unkonventionellen wie genialen Lösungen. Das Ergebnis jahrelanger Tüftelei und „Ingenieursethik“. Windischbauer nahm jedes Detail immer wieder genau unter die Lupe und überlegte, wie er es noch einfacher und leistungsfähiger machen und dabei die Kosten senken kann. Was dabei herauskam, kann sich durchaus sehen lassen. Der Wincat ist trotz seines günstigen Preises alles andere als ein „Bastelprodukt“.

Ursprünglich sollte das Boot vor allem Surfer ansprechen. Ein bereits vorhandenes Surfrigg kann einfach auf die Universalhalterung am vorderen Beam gestellt werden und wird durch Wanten und ein Vorstag aus Dyneema abgestagt. Als einzige Modifikation müssen zwei etwa fünf Zentimeter lange Schlitzlöcher mit dem Heißschneider in die Masttasche geschnitten werden, damit das Gurtsystem, das die Verstagung aufnimmt, montiert werden kann. Das Segel wird dabei nicht belastet. Die Kräfte der Verstagung werden durch zwei außen verlaufende Gurte in den Masttopp geleitet und durch ein Klettband, das durch die beiden Schlitzlöcher verläuft, lediglich abgelenkt. Das Segel kann deswegen ohne Einschränkungen weiterhin

zum Windsurfen benutzt werden. Das Rigg wird durch eine einfache Talje zwischen Vorstag und Hahnepot gespannt.

Windischbauer empfiehlt ein hochwertiges Surfrigg mit gut profiliertem Camber-Segel und einer Fläche von etwa sieben Quadratmetern. Bei leichtem Wind kann auch ein bis zu zehn Quadratmeter großes Segel verwendet werden, das allerdings nach seinen Angaben keine wesentlichen Vorteile gegenüber einem leistungsfähigen kleineren Segel bringt und bei stärkerem Wind eher nachteilig wirkt.

Flache Einsteigersegel, deren Latten nach Lee um den Mast rotieren, empfiehlt Windischbauer nicht. Diese würden zu wenig Auftrieb für den Katamaran entwickeln, der halt doch deutlich schwerer als ein Surfbrett ist und auch zwei oder drei Personen tragen könne.

Einen großen Vorteil seines Konzepts sieht der Konstrukteur darin, dass der Katamaran keinen Liegeplatz braucht und dank seiner beiden Schwimmerhalterungen bequem auf dem Autodach transportiert werden kann. Auch die Lagerung zu Hause



Einfacher geht's nicht: Boot, Ausrüstung und zwei Personen passen in einen PKW. Die Dachlast liegt deutlich unter 50 Kilogramm.



Die Ruderblätter schwenken bei Grundberührung nach oben.



Das Rigg wird per Vorstagtalje gespannt.



sei unkritisch. Die beiden Rumpfe können mitsamt ihren mitgelieferten Halterungen aufeinander gelagert werden, und das Trampolin mit den Beams ist in einer mitgelieferten Packtasche verpackt.

Wer das Boot schon ein paar Mal aufgebaut hat, schafft den Aufbau von Schwimmern und Trampolin in rund sieben Minuten, und dank des geringen Gewichts und der beiden „Kufen“ kann auf einen Slipwagen verzichtet werden. Kleines Gepäck kann in einer Tasche untergebracht werden, die mit vier Brummelhaken auf dem Trampolin befestigt wird.

Die beiden Rumpfe sind auch in geflutetem Zustand unsinkbar und das gekenterte Boot soll mit Hilfe einer Kenterleine von einer sportlichen Person wieder aufgerichtet werden können.

Leider herrschten an unserem Segeltag in der Surfschule am Lindauer Strandbad keine idealen Wetterbedingungen. Wenig Wind und „tote Wellen“ gehören einfach nicht zu den Paradedisziplinen eines Strandkatamarans ohne Schwerter. Auch wenn das Boot auf rauheren Kursen passabel segelte, entwickelte das 6,5 Quadratmeter große Tuch einfach zu wenig Kraft für eine befriedigende Luvleistung, zumal das Boot mit zwei schweren Personen besetzt war. Auch die beiden Ruderblätter scheinen für die geringe Anströmung etwas zu dünn profiliert, um die beiden Rumpfe durch den Wind zu bekommen.

Das sind aber keine Wincat-spezifischen Einschränkungen, sondern treffen auf praktisch alle Katamarane zu, die nicht gerade als Hochleistungs-Rennmaschinen gebaut sind. Solche Boote brauchen einfach etwas Wind, sonst macht es keinen Spaß. Das ist bei Jollen und Surfbrettern übrigens nicht anders.

Dass der Wincat durchaus auch anders kann, ist ohne Zweifel. In einigen wenigen Böen noch zu Anfang des Segeltags entwickelte er deutlich mehr Temperament. Die Rumpfe schnitten dabei

„butterweich“ durch die Wellen und die Auftriebsverteilung schien sauber austariert. Auch entsprach die höhere Geschwindigkeit eher der Charakteristik der Ruderblätter. Sie hatten deutlich mehr „Griff“ als bei langsamer Fahrt.

Windischbauer bestätigt, dass es bei drei bis vier Beaufort „am Schönsten“ sei. Dann entwickle das Boot eine Segelleistung, die deutlich über der von Jollen liege.

Mit größeren und leistungsorientierteren Katamaranen könne der Wincat aber nicht mithalten. Das wiederum ist aber gar nicht Windischbauers Ziel. Ihm kommt es auf Einfachheit an und darauf, dass sein Kunde auch ohne Segelscheinprüfung ein leistungsfähiges Boot bewegen kann. Er möchte dem Einsteiger ein Gerät bieten, mit dem er auf Anhieb zurechtkommt und mit dem er bei geringem finanziellen und zeitlichen Aufwand maximalen Segelspaß haben kann. Tatsächlich ist der Wincat vor allem bei Surfschulen und Bootsvermietungen erfolgreich im Einsatz. Einen Schwerpunkt bilden dabei die Lausitzer Seen.

Ausgerechnet in seinem Heimatrevier, dem Boden-

see, sei die Nachfrage eher verhalten, bedauert Windischbauer. Das könnte vielleicht an den weniger idealen Windbedingungen liegen, weshalb sich hier auch Jollenklassen und Windsurfer schwer tun.

Fazit

Wer unkomplizierten Segelspaß sucht, dafür kein Vermögen ausgeben, keinen Segelschein machen möchte und auch keinen Liegeplatz sein eigen nennt, für den wurde der Wincat konstruiert.

Auch für diejenigen, der nicht die athletische Herausforderung sucht und trotzdem flott vorankommen möchte, wurde das Boot gebaut.

Es ist ein Boot, das auch über weitere Strecken auf dem Autodach transportiert werden kann, schnell aufgebaut ist und nur wenig Lagerplatz in der heimischen Garage beansprucht. Windischbauer nimmt seine Prototypen beispielsweise regelmäßig in seinen Ferien mit nach Sardinien. Außerdem ist es ein Boot, das einmal angeschafft, „kein Brot mehr frisst“.

Bisher gehören vorwiegend Surfschulen und Bootsvermieter zu Florian Windischbauers Kunden. An dieses Marktsegment habe er bei der Entwicklung seines Wincats aber überhaupt nicht gedacht, wundert er sich etwas.

Trotzdem freut er sich über jedes verkaufte Boot, denn der Wincat scheint für ihn auch „Herzessache“ zu sein und nicht nur ein knallhart durchkalkuliertes kommerzielles Renditeobjekt. Das macht das kleine Boot noch einmal sympathischer.

Man muss lange suchen, um so viel Segelspaß für 4650 Euro zu bekommen. Wer bereits ein Surfrigg besitzt, spart 700 Euro gegenüber der kompletten Version. Auch gebrauchte Riggs kann Windischbauer von Zeit zu Zeit anbieten.



• Kenterleine ist im Beam fixiert.



• Pinnengelenk ist aus Gurtband.

Zahlen

4,25 m	Länge über alles
2,13 m	Breite
1,9 x 1,9 m	Trampolin
5 bis 10 m ²	Segelfläche
ca. 75 kg	Gewicht mit Rigg
225 kg	Zuladung
4650 €	Preis mit Rigg
3950 €	Preis ohne Rigg

Stärken und Schwächen

- + Handhabung
- + Bauqualität
- + schneller Aufbau
- + Preis
- Leichtwindeigenschaften

Entwicklung, Herstellung, Vertrieb:
Florian Windischbauer,
Privatweg 22, D-88131 Lindau,
fw@wincat.info, www.wincat.info