

LOGBUCH

Den Sieg verpennt



Bitterer kann eine Niederlage kaum sein: Seit dem Start der Einhandregatta **Route du Rhum** am 4. November vor Saint Malo führte **Alex Thomson** auf „Hugo Boss“ das Feld der Imoca-60-Rennyachten an. Nichts schien den ersten Sieg des Briten mehr gefährden zu können. Doch wenige Meilen vor dem Ziel rummste es an Bord der Hochseeyacht, das Schiff war auf dem steinigen Ufer von Guadeloupe aufgelaufen. Der Grund: Bei der Armbanduhr, die den Skipper nach einem 20-minütigen „Powernap“ mit einem elektrischen Stoß wecken sollte, war die Batterie leer. Der Segler hatte sich auch einen Wecker gestellt; er überhörte jedoch das schrille Klingeln. Um sich aus der misslichen Lage zu befreien, musste Thomson den Motor seines Schiffes starten – nach den Regularien der Regatta ist das verboten. Die Jury entschied, eine Zeitstrafe von 24 Stunden gegen ihn zu verhängen. So kam er mit seinem arg demolierten Schiff zwar immer noch als Erster im Zielhafen Pointe-à-Pitre an, musste den ersten Platz aber an seinen französischen Konkurrenten **Paul Meilhat** abgeben. Der Pechvogel gab sich bei der Pressekonferenz reichlich zerknirscht und selbstkritisch. „Ich verdiene den Sieg nicht“, sagte er. Trotz der Zeitstrafe reichte es immer noch für Platz 3 im Gesamtklassement.

Auf den fünften Rang kam der deutsche Hochseeprofi **Boris Herrmann** auf „Malizia II“. 13 Tage, 3 Stunden, 47 Minuten und 30 Sekunden hatte der gebürtige Oldenburger für seine Route-du-Rhum-Premiere in der IMOCA-Klasse benötigt. Das ist das beste Ergebnis eines deutschen Skippers in der 40-jährigen Geschichte des Transatlantik-Klassikers. Fast hätte Herrmann es sogar noch auf den vierten Platz geschafft. Im Schlusssprint wollte er Vincent Riou zum Duell nötigen, doch am Ende konnte der Franzose seinen Vorsprung ins Ziel retten. Zweikämpfe mit anderen Regattateilnehmern haben dem Deutschen gefehlt. „Was ich konstant vermisst habe, war der direkte Kontakt und der Kampf mit anderen Booten in meiner Nähe. Außerdem habe ich jegliche Art von Leben im Meer vermisst. Ich habe null Tiere getroffen. Das ist seltsam und gibt mir zu denken.“

Nicht ins Ziel der Route du Rhum ist der französische Starssegler **Armel Le Cléac'h** gekommen. Die Havarie seines 32 Meter langen Trimarans „Banque Populaire IX“ ist eine der kostspieligsten Schiffsunglücke in der Yachtsportgeschichte. Der rund zehn Millionen Euro teure und erst ein Jahr alte Gigant hatte sich am 6. November etwa 340 Seemeilen nordöstlich der Azoren in stürmischer See mit fünf Meter hohen Wellen überschlagen, nachdem der Rumpf des Backbord-Schwimmers abgebrochen war. Le Cléac'h harrete im Inneren des auf dem Kopf treibenden Schiffs aus, bis ihn schließlich ein Fischerboot rettete. Von der „Banque Populaire IX“, die in den nächsten Jahre einige Rekorde brechen sollte, sind nur noch Trümmer übrig. Die Helfer konnten Tage nach dem Unglück nur noch demolierte Elemente aus dem Atlantik fischen und an Land bringen. „Trotz aller Anstrengungen ist das Boot in seine Einzelteile zerbrochen und in diesem Zustand irreparabel“, sagte Teamchef Roman Lucas.

Besser lief die Transatlantikkregatta für den Hamburger Amateur-Skipper **Arnt Bruhns**, der sich mit Platz 17 in seiner Division in den Top 20 der Flotte behaupten konnte. Der 49-Jährige hatte die 3542 Seemeilen in 21 Tagen, 20 Stunden, 18 Minuten und 7 Sekunden souverän absolviert und dabei eine Reihe namhafter Profis hinter sich gelassen. „Meine Rhum-Premiere war auch gleichzeitig meine erste Einhandregatta. Ich hätte nie gedacht, dass ich mich im vorderen Drittel platzieren kann.“

TAP/SVB



Elektrisiert von Rasananz

Die kleine Yachtwerft Say baut im Allgäu Carbon-Boote – auch mit Elektromotor. Das neueste Modell hat sogar einen Geschwindigkeitsweltrekord aufgestellt

Lautlos und schnell: Die Say 29 E Runabout Carbon ist ein Spaßboot für Reviere, in denen Verbrennungsmotoren verboten sind

Wer bollernd hörbare PS und üppigen Hubraum liebt, steht dem Elektromotor generell eher skeptisch gegenüber. Das ist bei Autoliebhabern so. Und auch das Verhältnis der Motorboot-Community zu der lautlosen Antriebsvariante ist spannungsgeladen.

VON ROLAND WILDBERG

Eine Anekdote erzählt davon: Bei der Schweizer Bootswerft Boesch, die seit mehreren Generationen hochwertige Holz-Motorboote in homöopathischen Stückzahlen fertigt, berichtet man vom Kunden X. Ein wohlhabender Geschäftsmann, der vor einiger Zeit eines der luxuriösen Boote gekauft hat. Boesch bietet seit mehr als 20 Jahren für seine eleganten Mahagonirümpfe wahlweise V8- oder E-Maschinen an. Oft diktiert das Revier den Antrieb: Auf österreichischen und bayerischen Binnenseen ist die Zahl der Boote mit Verbrennungsmotor gesetzlich limitiert, eine Lizenz kann man nur erben – oder kaufen, und das kostet mehr als ein neues Boot. Folglich war ein elektrischer Antrieb für den Kunden das Antriebskonzept der Wahl. Doch er bestellte auch eine wattstarke HiFi-Anlage dazu und spielt seitdem auf Törns stets eine MP3-Datei mit dem typischen V8-Gebrüll ab – um wenigstens akustisch am Steuer in den Genuss des Verbrennungsounds zu kommen.

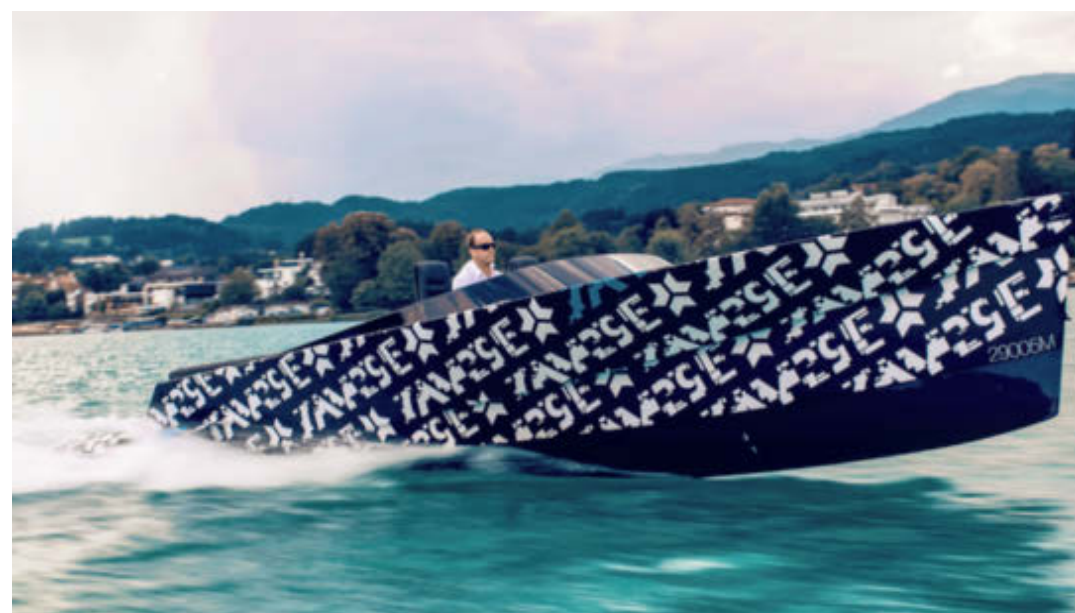
Claas Wollschläger denkt etwas anders. „Ich finde ja, der Elektroantrieb klingt richtig gut, ähnlich wie eine Turbine.“ Wollschläger hat im Sommer den Geschwindigkeitsweltrekord für ein Elektrogetriebenes Boot aufgestellt. Die Say 29 E Runabout Carbon ist 370 kW stark. Für Traditionalisten: Das sind umgerechnet 500 PS. Vor dem sommerlichen Zell am See (Salzburg) katapultierte diese geballte Kraft den Carbonrumpf auf exakt 51,3 Knoten, umgerechnet atemberaubende 95 km/h. Das wollen wir heute wieder schaffen – an einem grauen Novembertag auf dem Bodensee, die Lufttemperatur liegt bei fünf Grad über null.

Wollschläger platziert die zwei Notsicherungen, dreht den Schlüssel, schiebt den Hebel, der kein Gashebel mehr ist, um ein paar Millimeter nach vorn. Aus dem Heck ist ein Medley aus Roboter und Rührgerät zu vernehmen. Kaum hat der Prototyp die Box passiert und den kleinen Bootshafen bei Lindau hinter sich gelassen, bewegt der Say-Mitarbeiter den Hebel weiter vorwärts. Die 500 PS wühlen mit einer fast ansatzlosen Beschleunigung über ein Getriebe das Wasser auf und schieben das Carbon-Leichtgewicht mit Wucht nach vorn. Ähnlich kennt man es vom Tesla Roadster oder von Motorrädern.

Der starke Antritt liegt nicht nur am Motor, sondern an der gesamten Konstruktion. Say Yachts ist eine der wenigen deutschen Werften, die ihre



Wahnsinnige Power: Wie bei Tesla gibt es auch in der elektrischen Say29 einen „Insane Button“



Noch mehr schnelle Boote mit Elektroantrieb

Elektrisch angetriebene Yachten? Da dachte man jahrzehntelang an kleine Bötchen, die auf brackigen Teichen im Kreis surrten. Doch mit der österreichischen Werft **Frauscher** kam ab 2002 Power in die Klasse: Die „St. Tropez“ mit 220-PS-Motor zeigte, dass der E-Antrieb sogar zum Wasserski-Fahren taugt.

Frauscher 740 Mirage: Das größte Elektroboot der Werft aus Niederösterreich ist 7,47 Meter lang und kann

mit einem 80 PS starken Torqueedo-Innenborder bis zu 28 km/h schnell fahren. Frauscher verbaut BMW-Batterien vom i3, bei 10 km/h liegt die Reichweite bei bis zu 55 km. Preis: ab 215.400 Euro.

Greenline Neo Open: Die slowenische Bootsmarke hat kürzlich die leichte „Neo“ vorgestellt, ein 10,99 Meter langes Runabout. Zwei 80-PS-Motoren von Torqueedo machen das Boot bis zu 30 km/h schnell. Reichweite: 75

km. Preis: 99.000 Euro zuzüglich Motoren & Akku. Die wiederum liegen bei rund 80.000 Euro zuzüglich Installation.

Boesch 750 Portofino de luxe: Boesch aus der Schweiz bietet jedes seiner Boote wahlweise mit E- oder Verbrennungsmotor an. Die 7,50 Meter lange Holzjacht „Portofino de Luxe“ wird von zwei E-Motoren mit zusammen 136 PS auf maximal 48 km/h beschleunigt. Preis: ab 500.000 Euro.

Rümpfe aus Carbon fertigen. Zwei Lagen übereinander, gestützt von Hartschaumplatten und geflutet in Epoxyharz, bieten den Wellen Widerstand. Nur 17 Millimeter Materialstärke trennen den Speedboatfahrer vom Wasser, nur 380 Kilogramm bringt der Rumpf der Say E 29 Runabout Carbon auf die Waage – und das bei neun Meter Länge. „Gegenüber einem Boot aus glasfaserverstärktem Kunststoff wiegt unseres etwa ein Drittel weniger“, erklärt Wollschläger.

Die Ersparnis geht jedoch für das Batteriepack wieder drauf: 900 Kilo wiegen die Akkus, die sich achtern unter der Sonnenliege befinden, mittels Stahlfedern sind sie vom Rumpf entkoppelt. Das Batteriemangement kühlt sie automatisch mit Seewasser. 120 Kilowattstunden fassen die Lithium-Ionen-Zellen; mit der passenden Infrastruktur lassen sie sich in fünf Stunden laden – am normalen Haushaltsanschluss vergehen allerdings zwei Tage.

349.000 Euro muss man für eine fahrbereite Say E 29 Runabout Carbon anlegen, das Boot ist eine Kooperation: Die Allgäuer bauen das Boot, der oberösterreichische Hersteller Kreisler Electric liefert das Antriebssystem. Drei Fahrstufen gibt es: „Harbour“ (Hafen) mit bis zu sechs Knoten und sehr zurückgenommene Drehmoment, „Sport“ und „Insane“ (in etwa „Irre“).

Wer Vollgas fährt, hat einen Heidenspaß, das ist auf der Testfahrt deutlich zu spüren. In engen Kurven hält der Motor gut das Tempo, das Boot bleibt dabei erstaunlich stabil. Claas Wollschläger erklärt, woran das liegt: Zum Bug mit Namen „Wavecutter“ (Wellenschneider) kommt am Heck eine ausladende Badeplattform, die das Boot austariert. Einzig beim Manövrieren in Rückwärtsfahrt stört es. Aber dafür geht es ja vorwärts gewaltig voran.

„Wir haben für den Rekord ein bisschen optimiert“, sagt Wollschläger. Die Serienversion soll immerhin noch 48 Knoten schaffen, das entspricht knapp 90 km/h. Allerdings nur kurzzeitig: Nach 25 Sekunden schaltet die Elektronik zurück, vier Minuten wird den Batterien Zeit gegeben, um durchzuatmen – dann ist ein neuer Kavaliertart möglich. Das dauerhafte Arbeitstempo gibt Say Yachts mit 28 Knoten an, die entsprechende Reichweite mit einer Stunde – das entspricht knapp 50 Kilometern, unter optimalen Bedingungen.

Allerdings: Beim Versuch, den Rekord nachzuvollziehen, erleben wir eine Enttäuschung: Mehr als 42 Knoten schafft die Say 29 auf dem winterlichen Bodensee nicht, also knapp 78 km/h. In der spätherbstlichen Kälte sind die Batterien nicht in der Lage, die volle Leistung abzurufen. Beeindruckend ist der Vortrieb dennoch. Ein paar lässige S-Kurven fahren wir zum Abschluss, dann nimmt Claas Wollschläger Fahrt auf mit dem Boot, die Hafeneinfahrt kommt wieder in Sichtweite. Und wenn man dem elektrischen Antrieb eine Weile bei der Arbeit zugehört hat, dann denkt man: Ja, klingt gar nicht so schlecht – und wirklich ein wenig nach Turbo.