

Anders: Der Wohnraum
ist nur im großen Decks-
haus untergebracht

Mutiger Ansatz

Mit einem in der Breite variablen Kat will ein Initiator das Segeln sicherer und komfortabler machen. Das erste Boot schwimmt endlich und zeigt recht erstaunliche Ergebnisse. Die YACHT war auf der Probefahrt an Bord

FOTOS: YACHT/B. SCHEURER



Variabel: Die beiden Schwimmer fahren an und unter die Gondel



FUTURA 49	
Gesamtlänge	14,92 m
Breite	4,80–8,00 m
Tiefgang	1,10 m
Verdrängung	7,8 t
Segelfläche	126 m ²
Motoren	2 x 40 PS
Preis Carbon	880 000 Euro
Preis GFK	650 000 Euro
Vertrieb	G. Euchenhofer, www.futura-yachtsystems.com

Kaum hat die „Primus“ am Kai längsseits festgemacht, ist auch schon der Hafenermeister zur Stelle und erkundigt sich nach der Schiffslänge. „Das wären dann 26 Euro Hafengeld für die Nacht, und weil das ein Katamaran ist, kommen noch mal 50 Prozent obendrauf, macht 39 Euro“, sagt er. Der Skipper lächelt spitzbübisch und antwortet: „Wenn Sie 70 Sekunden Zeit haben, können Sie den Aufschlag vergessen!“

Aus einer der achteren Backskisten holt er ein kleines, verkabeltes Mahagonikästchen und drückt auf einen der drei eingebauten Schalter. Sogleich beginnt es im Cockpit geheimnisvoll zu brummen. Eine Hochdruckpumpe ist angesprungen und presst mit zehn Bar zischend und spritzend Wasser zwischen die Teflon-Auflagen der Beams, um die Reibung zu vermindern. Nach einem weiteren Knopfdruck fahren hydraulisch vier 30 Millimeter starke Stahlbolzen aus ihren Verriegelungsbuchsen innerhalb der Beams, und schon setzen sich die vier kastenförmigen Carbonträger mit den daran aufgehängten Katamaran-Rümpfen fast geräuschlos in Bewegung. In weniger als einer Minute ist die Breite des Kats von acht Metern auf 4,80 Meter geschrumpft, haben sich die Rümpfe form- und passgenau an die Plattform der „Wohn-gondel“ geschmiegt, ist aus dem Mehrtrumpf quasi eine Einrumpfyacht geworden.

Die Futura 49 – so die offizielle Bezeichnung – ist der erste Katamaran dieser Größe weltweit mit veränderbarer Breite. Und weil das Konzept so einzigartig ist, hat es sich der Erfinder, Initiator und Finanzier Dr. Ernst Bullmer aus Bayern auch gleich patentieren lassen. Die Idee wurde schon 1994 mitten auf

der Biskaya geboren. Da überführte der überzeugte Zweirumpf-Fan Bullmer zusammen mit seinem Freund Ludwig „Luggi“ Bareuther einen Kat von England in die Türkei. In einer Flaute saßen sie bei Hammelbraten und einem guten Roten im Cockpit beisammen und fachsimpelten über Mehrtrumpf. „Man müsste einen Fahrtenkat mit einziehbaren Schwimmern bauen“, sinnierte Bullmer, „dann hätte man keine Probleme mit Liegeplätzen und bei Hafenanmanövern!“

Und da der erste deutsche Katamaran-Weltumsegler kein Freund leerer Worte ist, ließ er – zurück in Deutschland – der Idee gleich Taten folgen. Die ersten Konstrukteure, bei denen er anfragte, hielten jedoch das Konzept für nicht realisierbar. Bullmer aber ließ sich nicht beirren und handelte nach seinem Lieblings-Zitat von Georg Bernard Shaw: „Du siehst Dinge und fragst: ‚Warum?‘. Doch ich träume von Dingen und sage: ‚Warum nicht!‘“

Beim renommierten deutschen Konstruktionsbüro Judel/Vrolijk & Co fand er zunächst Gehör und dann auch Verständnis. Federführend entwickelte Torsten Conradi mit seinem Team einen fast 15 Meter (49 Fuß) langen Kat, der, im Vakuum-Infusionsverfahren aus leichter Kohlefaser und Schaum gebaut, nur 7,8 Tonnen verdrängen sollte.

Große Erfahrung mit dieser Fertigungsweise hatte die in Arnis an der Schlei ansässige Balticat-Werft, die den Zuschlag für den Bau des Prototyps bekam. Zur Hamburger Bootsausstellung wurde die Futura 49 erstmals vorgestellt und stieß sofort auf reges Interesse. Auffallend war nicht nur die variable Breite als solche, sondern vor allem die äußere Annu- ➤

Steif: Mit voller Breite kommt der Kat auf hohe Leistungen

FOTOS: YACHT/B. SCHEURER (R.), WERFT/K. GREISER (L. O.); ZEICHNUNGEN: WERFT



Zum Segel verriegeln solide Stahlbolzen die Beams



Zentral: Der Steuerstand mit der Bedientechnik sitzt auf dem Deckshaus



Luftig: Für das Segeln im Warmen gibt es ein Vordercockpit

tung des Designs. Da die Rümpfe nicht, wie bei herkömmlichen Kats, bewohnbar sein sollten, um sie leicht, unsinkbar und hydrodynamisch optimal formen zu können, musste der gesamte Wohnbereich auf dem großflächigen Mitteldeck untergebracht werden, was zwangsläufig einen voluminösen und hohen Aufbau erforderte.

Der Wohnkomfort ist indessen gegenüber einem konventionellen Kat mit bewohnbaren Rümpfen kaum geschmälert, wie der Prototyp offenbart. Je nach Ausbaukonzept lassen sich bis zu vier Kammern mit Doppelkojen, Waschgelegenheit und teilweise mit Dusche und Toilette sowie eine Messe mit Pantry unterbringen. Außerdem finden auf der Wohngondel ein geräumiges Vorder- sowie ein Achtercockpit Platz. Da es sich um Semi-Custom-Bauten handelt, kann die Raumaufteilung bis auf die tragenden Schotten frei gewählt werden, sodass etliche Einrichtungsvarianten von der Eigner- bis zur Charteryacht



Der Initiator

Dr. Ernst Bullmer, 84, langjähriger Präsident des Bayerischen Segler-Verbandes und ehemaliges Vorstandsmitglied des Deutschen Boots- und Schiffbauerverbandes, war Initiator der Trias-Klasse und segelte als erster Deutscher mit einem Katamaran um die Welt, wofür er 1981 den Trans-Ocean-Preis erhielt. Seitdem hat er rund 40 000 Seemeilen auf Monohull-Yachten und mehr als 60 000 auf Kats zurückgelegt. Aufgrund seiner Erfahrungen entwickelte er das Futura-Konzept, mit dem Bestreben, den herkömmlichen Yachtbau zu revolutionieren – nicht weniger. So meint er denn: „Millionen Menschen sind Opfer eines bootsbautechnischen Irrtums geworden. Könnte ein aus Holz gebautes Schiff kaum untergehen, so wurde es erst mit Ballast zu einer tödlichen Falle. Die Entwicklung des Bootsbaus führte zu unseren heutigen Monohullyachten, die – von Ausnahmen abgesehen – aufgrund ihres Ballastes ebenfalls sinken können. Das System Futura wird künftig den Bau von unsinkbaren Yachten erlauben und das Gespenst des Schiffsuntergangs bannen. Das Ballastsegeln ist meiner Meinung nach am Ende, ebenso wie der Bau starrer Katamarane, zumal die Liegeplatzsituation vor allem im Süden immer dramatischer wird!“

FOTOS: YACHT/B. SCHEURER (4), PRIVAT (KASTEN)

möglich sind. Bei der Futura Baunummer 1 liegt die kleine, aber recht gemütliche Messe mit Pantry und U-Sofa im Frontbereich des Deckshauses, dessen großflächige Verglasung einen freien Blick voraus gewährt und von den Gästen sowie der Crew bei Motorfahrt sowie unter Segeln als komfortabler Ausguck sehr geschätzt wird, wie wir alsbald beim Überführungstörn von der Elbe zur Ostsee feststellen.

Der Skipper manövriert den Kat derweil von der kleinen Flybridge aus, zu der eine Treppe vom Achtercockpit hinaufführt. Hier oben ist alles konzentriert: Fallen, Schoten und Reffleinen laufen auf elektrische Winschen, wo sie auch einhand bedient werden können. Ein paar Schalter neben dem Ruderrad fallen ins Auge:

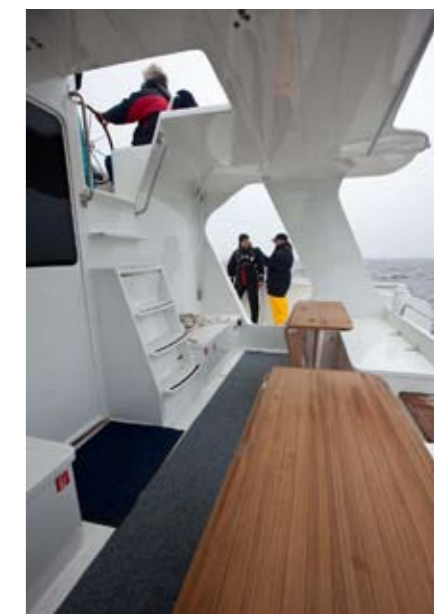
„Demnächst wird die Ein- und Ausfahr-Mechanik der Rümpfe von hier aus elektronisch gesteuert“, erklärt Projektleiter und Sales-Manager Gerhard Euchenhofer aus Weilheim, „wir müssen allerdings die Software noch optimieren!“ Dann sollen Sensoren den Schub oder Zug der Beams koordinieren, sodass sie sich absolut gleichmäßig bewegen. Fahren nämlich beispielsweise die vorderen Beams schneller als die achteren, können sich die 27 mal 40 Zentimeter großen Kastenprofile in ihren Lagern verankern, und es kommt zum Stau.

„Verkantungen kann es auch bei starkem Wellengang geben“, erklärt Euchenhofer, „daher sollen Rumpferänderungen auch nur bei ruhigem Wasser, also vorzugsweise im Hafen, durchgeführt werden.“ Während der Motorpassage durch den Nord-Ostsee-Kanal sind die Rümpfe voll ausgefahren, das erhöht die Manövrierfähigkeit und mildert das Schlingern im Dampferschwell. „Natürlich kann man die Futura auch mit eingezogenen Rümpfen wie eine normale Motoryacht fahren, denn wir bieten den Kat ja auch in einer Motorversion ohne Rigg an. Dann stehen einem alle Kanäle Europas offen, weil die Breite von 4,80 Metern sowie der Tiefgang von rund einem Meter in den Schleusen kein Problem darstellen und die Aufbauhöhe für alle Brückenpassagen geeignet ist“, legt Euchenhofer dar.

Die beiden 40 PS starken Volvo-Penta-Dieselschieben die Futura 49 bei 400 Umdrehungen mit einer Marschfahrt von 9,5 Knoten im Kanal flott voran. Zwischendurch schaltet Balticat-Chef Stephan Hüttermann, der die Überführung des Kats als Kapitän leitet, einen der Diesels immer mal wieder ab. „Das spart Sprit“, meint er, „und außerdem laufen wir mit einer Maschine immer noch 8 Knoten!“ In der Wohngondel fällt angenehm die geringe Geräusch-



Massiv: In den Kästen sind die verschiebbaren Beams untergebracht



Geschützt: Die Plicht hinter dem Aufbau ist kleiner als üblich

Technisch sind Verkantungen das größte Problem



Ungewohnt: Die Sitzgruppe liegt im vorderen Teil des Deckshauses

entwicklung auf, eine Folge der in den Schwimmern entfernt gelagerten Motoren.

In der Nacht beträgt die Außentemperatur nur 5 Grad plus, doch die Dieselheizung erwärmt die Gondel auf behagliche 21 Grad. Am nächsten Morgen sind alle Außenwände und Decken trocken. Dank der gut isolierenden Sandwich-Konstruktion hat sich nirgendwo Schwitzwasser gebildet. Wir fühlen uns immer mehr wie auf einem fahrtüchtigen Hausboot, was im positiven Sinne gemeint ist.

Doch kann ein solches „Hausboot“ auch segeln? Der Törn am nächsten Morgen von Holtenua nach Arnis an der Schlei soll es endlich beweisen. Die Ostsee empfängt uns mit Nebel und einem leichten Wind aus Ost mit 2 bis 3 Beaufort. In der Außenförde wird die Genua ausgerollt und das Großsegel mit der elektrischen Winsch problemlos gesetzt, sodass 126 Quadratmeter Segelfläche am Wind stehen. Skipper Hüttermann fällt auf etwa 60 Grad zum wahren Wind ab und holt die Großschot mit der Elektrowinsch dicht. Was nun folgt, nötigt selbst dem überzeugtesten Monohullsegler Respekt ab. Der Kat beschleunigt unverzüglich, gewissermaßen aus dem Stand, auf 8 Knoten. Das ist bei den schwachen Windverhältnissen eine außerordentlich hohe Geschwindigkeit. Auch fällt die agile Manövrierfähigkeit auf, die man

dem großen Schiff gar nicht zutraut. Kaum ist der Leuchtturm von Bülk passiert, brist es auf. Der Seegang wird steiler und zeigt erste brechende Kämme. Auf dem neuen Kurs Richtung Schlei mündet fällt der Wind halb- bis backstags ein und sorgt für optimalen Vortrieb.

Die ganze Crew steht unter Spannung. Wie wird sich der Kat unter diesen Bedingungen und den nun herrschenden 5 Windstärken verhalten? Schließlich ist er noch nie bei so viel Wind gesegelt worden. Stimmen die Berechnungen, sind die Beams stark genug dimensioniert? Der Skipper lässt vorsichtshalber Rettungswesten anlegen.

Fasziniert blicken wir auf die GPS-Logge: 9 bis 10 Knoten Dauergeschwindigkeit, in den Böen Spitzen von 11 Knoten. Die Futura pflügt durchs Wasser wie ein Speedboot. Hinter den Rümpfen schießen fontänenartige Heckseen in die Höhe. Die Beams knarzen beim gelegentlichen harten Einsetzen in die Wellen, bleiben aber millimetergenau in ihren Lagern fixiert. „Etwas Flexibilität muss sein“, meint Euchenhofer, „andernfalls wäre eine solche Konstruktion gar nicht realisierbar gewesen!“

Allmählich beruhigen sich unsere Nerven, werden wir geradezu euphorisch ob der guten Segelleistungen des Schiffs. Ein Faktor, den es zu erproben

gilt, ist der Mast. Sein Profil ist zwar stark ausgelegt, doch werden keine Achterstagen gefahren, um eine größtmögliche Ausstellung des Großsegel-Achterlieks zu ermöglichen. Das erfordert eine sehr hohe Spannung der Wanten und stark gepfeilte Salinge.

Trotzdem ist theoretisch bei einem derartigen Rigg stets die Möglichkeit von Wippbewegungen nach vorn gegeben, besonders bei achterlichen Winden und im Seegang. Auf der Futura sollen daher auf entsprechenden Kursen zum Wind und höheren Windstärken zusätzliche Backstagen angeschlagen werden, die aber bei unserer Jungfernfahrt noch nicht vorhanden waren. Tröstlich daher auch die Erkenntnis: Der Mast stand wie eine Eins und zeigte keine wahrnehmbaren Nickbewegungen. Und auch die Leewanten behielten ihre volle Spannung.

Etwas anfängliche Beklemmungen verblasen schnell, auch aufgrund der Versicherung des Projektleiters, dass das Schiff unsinkbar sei. Die Sandwich-Konstruktion mit dem eingeschlossenen Schaumkern soll so viel Auftrieb bringen, dass der Kat selbst bei einem beschädigten Rumpf, der mit wasserdichten Schotten unterteilt ist, schwimmfähig bleibt.

FOTOS: YACHT/B. SCHEURER

Später sollen leere, im Rumpf fixierte PET-Flaschen für zusätzlichen Auftrieb sorgen.

Auch Skipper Hüttermann als Kat-Experte ist begeistert. Schließlich kann er aufgrund seiner Erfahrungen mit eigenen Konstruktionen die Segelleistungen des neuen Bootes gut einschätzen: „Jetzt möchte ich die Futura mal bei richtig viel Wind segeln, da sind 20 Knoten drin, glaube ich“, sagt er, als wir die 12-Knoten-Marke knacken.

So stehen wir dann schon nach zwei Stunden vor der Schleimündung, und mit Rauschfahrt laufen wir in das ruhige Fahrwasser der Schlei ein, glücklich, dass alles so gut geklappt hat. Die Futura 49 hat ihre erste Probefahrt bei Seebedingungen mit Bravour bestanden und liegt nun sicher verwahrt in der Werfthalle von Balticat.

Die außergewöhnlichste Bootskonstruktion der letzten Jahre hat zweifellos ein neues Kapitel des Katamaran-Baus aufgeschlagen. Wie es scheint, ein erfolgreiches: 20 Boote wurden schon durch drei Vercharterer geordert, fünf potenzielle Individualeigner sind stark interessiert, und eine 42-Fuß-Version ist bereits in der Entwicklung. *Harald Schwarzlose*



Durchdacht: Nach vorn gelangt man auch bei eingefahrenen Rümpfen



Variabel: Bis zu vier Kabinen plus zwei Bäder lassen sich realisieren

Auf der „Futura“ wohnt die Crew auf einer Ebene