

Klein, aber oho

Neuland. Die Seascape 18 sieht aus wie ein moderner VO70-Racer, doch ihre Zielgruppe sind Breitensportler

Manche Boote versteht man besser, wenn man die Geschichte dahinter kennt. Rückblende: Vor etwas mehr als drei Jahren philosophierten die slowenischen Minitransatsegler Kristian Hajnšek und Andraž Mihelin mit Peter Kretschmann, Chef von Intersport Kretschmann in Velden, über einen kleinen, leistbaren und gut segelnden Daysailer. Ideengeber waren die aktuellen Minitransatracer der beiden Slowenen – Kostenpunkt je 120.000 Euro.

Kretschmann, der die Regattaaktivitäten der beiden als Sponsor unterstützte, schwebte ein Boot dieser Art vor, allerdings mit Einschränkungen. Das Boot sollte alltagstauglich, leicht trailerbar und um 100.000 Euro billiger sein.

Ein Jahr nach diesem informellen Gespräch meldeten sich die Slowenen mit dem fix und fertigen Seascape-Projekt beim Veldener Unternehmer. Das Duo, das rund 40.000 Seemeilen mit Minitransat-Booten absolviert und als beste Platzierung einen zweiten (Hajnšek) und siebenten (Andraž) Platz zu Buche stehen hat, beauftragte mit Samuel Manuard einen der gefragtesten Szene-Designer mit der Konstruktion der Seascape 18. Das Design erinnert frappant an die aktuellen VO70-Racer: Breites Heck, flaches Unterwasser, Chines (seitliche Abrisskanten), zwei Ruder, Kajüte (zwei Kojen), steiler Bugsteven, Karbonrigg und Karbon-Bugspriet. Manuard

hat jede Menge Know-how aus dem Regattasport in dieses Boot einfließen lassen, aber dem einfachen Handling oberste Priorität eingeräumt. Das Boot sollte auch unerfahrenen Seglern genussvolle Raumschot-Surfs ermöglichen und das alles zu einem vernünftigen Preis. 21.000 Euro sind für ein Boot mit High-tech-Segeln und Karbonrigg tatsächlich eine Okkasion, die auch als solche empfunden wird. Seit der Erstpräsentation im September 2008 wurden 24 Boote verkauft und damit der Grundstein zu einer funktionierenden Einheitsklasse gelegt.

LANGER VORLAUF. Vor dem Bau des ersten Serienbootes wurde der Prototyp beinahe zwei Jahre lang optimiert und weiterentwickelt. Die beiden Minitransat-Segler machten sich die guten Kontakte in der Szene zu Nutze und baten eine Reihe namhafter Segler um ihren Input. Maßgeblichen Anteil an der Umsetzung hat Tomislav Basić. Der Kroat, der als einer der besten Match Racer der Welt gilt und in der RC44-Klasse Russel Coutts regelmäßig Kopfzerbrechen bereitet, verbrachte viel Zeit mit Riggentwicklung und Reduktion sämtlicher Trimm-Einrichtungen auf ein absolutes Minimum. Eine Entwicklungsarbeit, die genau das Gegenteil von dem bezweckt, wie er es gewohnt ist. Normalerweise werden mit ausgeklügelten Features Feinein-

stellungen ermöglicht, die das Boot um das gewisse Etwas schneller machen, bei der Seascape versuchte er mit einfachsten Mitteln vorhandenes Potenzial auszureizen.

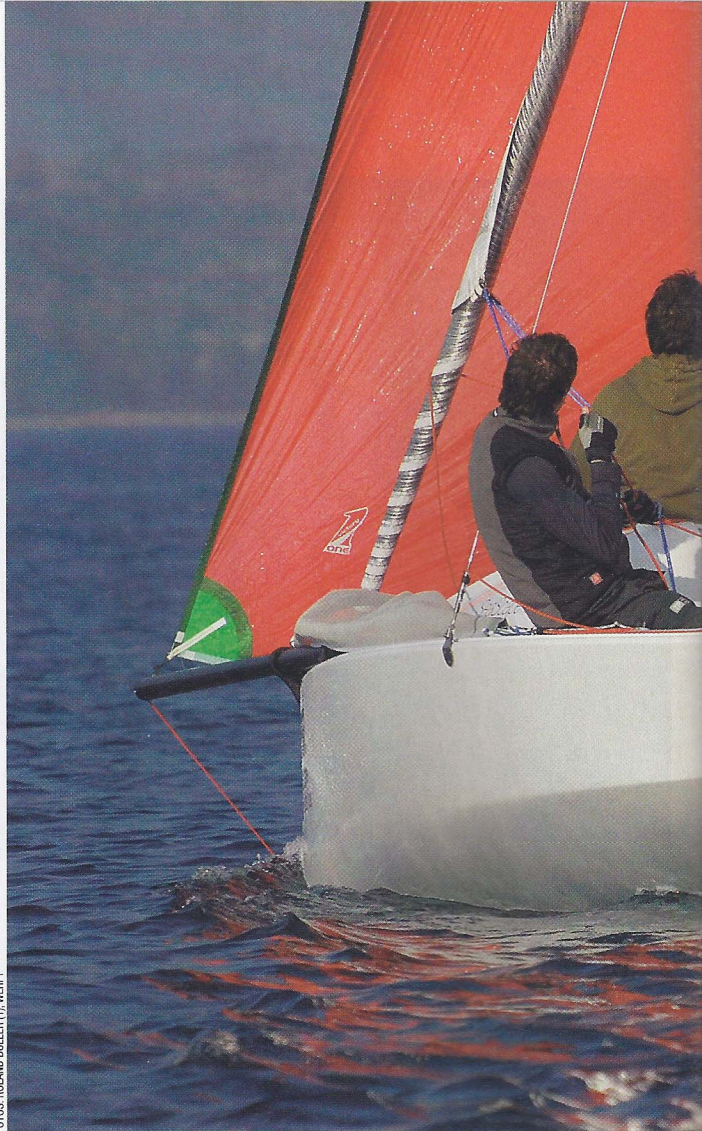
Die spektakulärste Maßnahme ist der völlige Verzicht auf Salinge. Der dank spezieller Laminatanordnung gegenüber seitlicher Belastung maximal steife Karbonmast wird lediglich über Wantenspannung und Länge des Vorstags getrimmt. Will heißen: Je mehr Wind, desto stärker die Spannung und desto größer der Mastfall. Gebogen wird der Mast hauptsächlich durch den Niederholer, das oben kräftig ausgestellte Großsegel (Fachjargon „Squarehead“) kommt ohne Traveller aus. Die Musik wird mit der Großschot gemacht und das Segel öffnet in Böen im Toppbereich und lässt übermäßigen Druck entweichen.

Das Vorsegel wird über zwei

weit innen am Kajütdach liegende, fixe Holepunkte gefahren. Der Twist wird durch den Ansatzpunkt der Genuaschot kontrolliert; dafür stehen am Schothorn drei Ösen zur Verfügung. Genauso unkompliziert und funktionell ist das Gennakersystem, das ähnlich wie bei Kats in einem Sack an Deck montiert wird.

Eine Gratwanderung zwischen Komfort und Effizienz war auch die Wahl des Kieles. Ein Fix- oder Hubkiel mit Bombe wäre aus segeltechnischer Sicht effektiver gewesen, letztendlich entschied man sich für einen Schwenkkiel, weil er das Slippen respektive Trailern erleichtert und Trockenfallen ermöglicht. Abschließend noch die erfreuliche Nachricht für alle Neusiedler-See-Segler: Ab Herbst wird es eine Flachwasserversion mit einem 1,10 m langen, etwas breiteren Schwenkkiel geben.

FOTOS: ROLAND DÜLLER (1), WERFT





PROBELAUF. Beim Setzen der serienmäßigen Victory-One-Laminatsegel gefiel die hohe Formstabilität, die man dem kleinen Boot nicht zugetraut hätte. Draußen vor dem Hafen der Hotelanlage Bernadin in Portorož wehte eine Brise mit gut 10 Knoten. Genügend Wind, um sich mit der Seascape vertraut zu machen. Sitzposition auf den seitlichen Sülls, Groß- und Fockschotführung, alles wirkt gut abgestimmt und richtig positioniert. Hölzerne Leisten am Cockpitboden geben den Füßen Halt, gegen Aufpreis gibt es auf Wunsch von Peter Kretschmann Ausreitgurte – gut für ältere Herren, wie er meint. Gewöhnungsbedürftig ist das Steuergefühl der Doppelrudanlage, die kein scharfes Skalpell sondern eher ein Tafelmesser ist. Wenig präzise, ein bisschen behäbig, aber wegen des breiten Hecks unbedingt notwendig, damit es auf der Raumen bei

Geschwindigkeiten um die 15 Knoten (!) bei Lage nicht zum Strömungsabriss kommt. Bevor wir in den Genuss des Bergabfahrens kamen, ging es bergauf. Und das ist mit einem Boot dieser Größe naturgemäß eine beschauliche Angelegenheit. So betrug die Geschwindigkeit an der Kreuz rund 5,1 Knoten. Ein Wert, den gut segelnde Boote dieser Größe erreichen. Wichtig dabei ist, dass Crew und Steuermann nicht zu weit hinten sitzen, damit das Heck nicht zu saugen beginnt. Lässt man das Boot laufen, macht auch die Kreuz Spaß, zumal sich die Seascape leichtfüßig durch die leicht aufgewühlte See dirigieren lässt. Die wahre Freude beginnt raumschots: Zuerst den Bugspriet ausfahren, dann den Gennaker setzen und schon geht die Post ab. Schon ab zwölf Knoten Wind löst man die Eintrittskarte in die Welt des Schnellssegels.

Die Seascape düste mit acht bis neun Knoten übers Wasser, wirkte unangestrengt, souverän und setzte zunehmenden Druck augenblicklich in Geschwindigkeit um. Bei gut 15 Knoten Wind sollen schon an die 14 Knoten möglich sein. Der Bestwert des Werk-Teams liegt angeblich bei 20 Knoten, erzielt bei ordentlicher Bora vor Zadar. **RESÜMEE.** Es tut gut, dass nach der langen Zeit des Wartens wieder eine Werft ein Schiff auf den Markt bringt, das Emotionen schürt. Noch feiner ist die Tatsache, dass in der Seascape 18 derart Entwicklungsarbeit und Know-how von Spitzenseglern steckt, dass es wenig zu bemängeln sondern vorzugsweise Lob gibt. Das beginnt bei den Segeleigenschaften, der hochwertigen Serienausstattung, der Funktionalität und endet beim attraktiven Preis.

Roland Duller

Bestsellerpotenzial.

Die Seascape hat, wovon viele träumen: einfaches, effektives Layout, Karbonmast ohne Salinge (oben), zwei Kojen, außergewöhnliche Raumschotperformance, Alltagstauglichkeit und einen attraktiven Preis

SEASCAPE 18

Rumpflänge:	5,50 m
Breite:	2,40 m
Verdrängung:	450 kg
Tiefgang:	0,15–1,50 m
Kurzvers. (Herbst):	0,15–1,10 m
Ballast:	125 kg
Mast (Karbon):	7,4 m
Bugspriet (Karbon):	1,4 m
Großsegel:	14,5 m ²
Fock:	8,5 m ²
Gennaker:	32 m ²

PREIS (inkl. Segel, inkl. MwSt.): € 21.000,-

Vertrieb: Intersport & Yachting Kretschmann, 9220 Velden, Seecorso 5, Tel.: 04274/29 53, E-Mail: office@yachting-velden.at, www.yachting-velden.at, www.seascape18.com