Moderne Linien: Deckssprung, Chines, negativer Steven und breites Heck. Das wirkt martialisch und spannend

DR. LOUNGE UND MR. SPEED

Zwei Seelen leben in der **SPEEDLOUNGER 8500:** *entspanntes Fläzen im riesigen Cockpit und sehr aktives Segeln mit viel Power aus dem Rigg. Der Test bei böigen Hagelschauern war eindrucksvoll*

FOTO: YACHT/P. HYMPENDAHL

Breit und flach: So bekommt man Aluschiffe zum Gleiten. Allerdings sind dann zwei Blätter nötig

Der Begriff Lounge entstand auf Flughäfen. In der gediegenen Räumlichkeit sollen sich Reisende wohlfühlen, vor ihrem Flug oder bei Wartezeiten dazwischen. Viele dieser Vorstellungen entsprechen durchaus den Anforderungen, die Segler an ihren fahrenden Untersatz haben. Die Idee, eine Lounge auf ein Boot zu bauen, ist daher gleichsam naheliegend wie nicht neu, das zeigt der seit einigen Jahren anhaltende Trend zum Daysailing überdeutlich.

Nichtsdestotrotz ist das Konzept der Speedlounger durchaus aufsehenerregend, denn sie kombiniert ein entspanntes Sitzen mit überaus einfachem Unterhalt. Dank ihrer Voll-Alu-Bauweise braucht sie weder Lack noch Politur. Der E-Motor benötigt ebenfalls keinerlei Pflege, seine Kühlung erfolgt durch Wärmeaustausch eines geschlossenen Systems in einer doppelwandigen Außenhaut. Nur das WC, so es denn geordert wird, muss eingewintert werden, und bei starkem Frost gilt es die wassergeschmierte Welle zu kontrollieren, wenn Tauwetter einsetzt. Ein sehr überschaubarer Aufwand.

Im Frühjahr ist mithilfe eines Hochdruckreinigers das Schiff im Handumdrehen fertig für die Saison – alles mit dem Ziel, die Eignerschaft zu einem stressfreien Erlebnis zu machen.

„Die Menschen wollen sich nicht mehr um das Schiff kümmern müssen. Wenn sie Zeit finden, um aufs Wasser zu gehen, muss alles sofort einsatzbereit und fertig sein“, erklärt Martin de Kloet von der Werft Alufleet. „So haben wir das Schiff gebaut: einfach im Unterhalt.“ Das passt zur Idee des lässigen Fläzens. Was ebenso passt, ist die Tatsache, dass der Reisende aus der Lounge am Flughafen einen Experten benötigt, der sein Flugzeug führt. Und so ist es auch bei der Speedlounger. Denn das Schiff braucht eine kundige Hand im Steuercockpit, das sich achtern an den Gästebereich anschließt. Eine ganze Reihe von Trimmeinrichtungen, viel Segelfläche fürs Gewicht, wenig Tiefgang, Doppelruder und eine Steuerung, die keinerlei Druck am zentralen Rad zurückmeldet, sind eine Herausforderung, selbst für erfahrene Steuerleute.

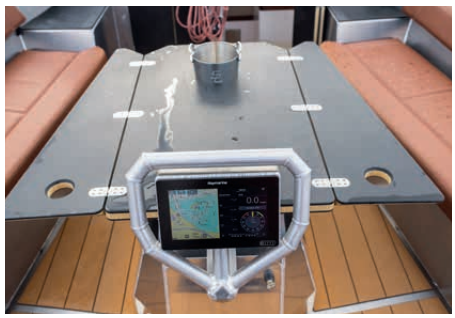
DIE WINDKANTE LÄSST SICH NUR SCHWER HALTEN – DAS RUDER IST ZU NEUTRAL

Die sehr direkte Übersetzung des Ruders ermöglicht zwar ein Lenkverhalten mit chirurgischer Präzision, lässt den Steuermann aber über die Strömungen am Blatt im Unklaren. Das macht natürlich Spaß, wenn der Screecher, ein Zwischending aus Code Zero und Gennaker, nach Lee zieht. Wellen und Böen lassen sich genauestens aussteuern. Etwas anpowern, und das Boot beginnt zu gleiten, einfach cool. Bis man es übertreibt und die Speedlounger ohne Voranmeldung vom Ruder und ohne Aussicht auf erfolgreiches Gegensteuern den Gesetzen der Physik in den Wind folgt.

NEUTRALER ALS DIE SCHWEIZ

Auch am Wind fehlt der Ruderdruck gänzlich; der Steuermann muss sich einzig auf die Windfäden und das Schiffsgefühl im Allerwertesten verlassen. Der Blick bleibt stets ins Vorsegel gerichtet, eine Symbiose zwischen Steuermann und Schiff will sich nicht so recht einstellen. Zumal die Kombination aus reichlich Power aus dem Rigg, einem

AUSSEN TERRASSE …



GROSS
Der ausladende Tisch samt Plotterhalterung passt gut zum üppigen Cockpitlayout

An Deck zeigt sich eine **KLARE TRENNUNG:** *hinten steuern, vorn lässig lümmeln. Der Mast steht im Cockpit. Dort werden auch die* **FALLEN** *bedient*

GLATT
Kein Halt, weder für Füße noch fürs Greifen: Dem Kajütdach fehlen Handläufe

GEKLAPPT
Gerade ausreichend: die Badeplattform. Nett: die Trimmhilfen für den Traveller

GEKAPSELT
Der Bugspriet lässt sich aus dem Cockpit in seinen wasserdichten Tunnel ziehen

breiten, flachen Rumpf und einem mit 1,12 Meter Tiefgang sehr flach gestalteten Kiel ohnehin nicht für beste Am-Wind-Performance steht.

So bestraft der Rumpf etwas zu viel Höhe und fehlende Geschwindigkeit beim Kneifen auch gleich mit kräftiger Abdrift. Bei den gegebenen Bedingungen von 15 bis 20 Knoten böigem Wind sind Geschwindigkeiten von etwa 6,5 Knoten an der Kreuz möglich, bei einem Wendewinkel von rund 95 Grad. Dabei ist es wie gesagt schwierig, die Windkante genau zu finden und besonders diese auch in Drehern zu halten.

Kurzum: Mehr Ruderdruck wäre wünschenswert und auch möglich, wie die Konstrukteure von FCY-Design versichern: Mit weniger Vorbalancierung steigt der Druck aufs Blatt. „Das können wir problemlos machen, denn wir haben das Schiff ganz bewusst neutral gehalten. Das wollen viele anspruchsvolle Segler so“, erklärt Ben Korner, einer der drei Partner des Konstruktionsbüros, der selbst einen Open 40 besitzt. ⇀

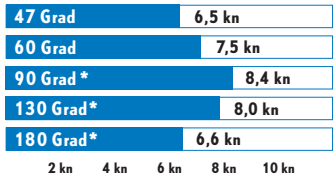
FOTOS: YACHT/P. HYMPENDAHL

SPEEDLOUNGER 8500

Ungewöhnlich sportliche Linien mit breitem Heck, die an die Imoca 60 erinnern. Das sorgt für Raum im Cockpit

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE ABDRIFT UND STROM



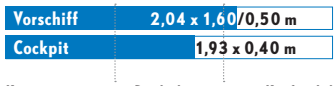
Wind: 15–22 kn (5–6 Bft.), böig
Welle: 0,2 Meter

* Mit Screecher

POTENZIAL

Leicht und gut betucht – ein sehr sportliches Set-up

KOJENMASSE



TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	FCY-Design
CE-Entwurfskategorie	C
Rumpflänge	8,50 m
Breite	3,08 m
Tiefgang/alternativ	1,12/1,60 m
Gewicht	2,1 t
Ballast/-anteil	0,5 t/23 %
Großsegel	25,6 m²
Rollgenua (100 %)	20,2 m²
Maschine (Bellmarine)	5 kW/7 PS

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE

Rumpf, Strongback und Deck aus seewasserbeständigem Aluminium 4 mm. Cockpit und Bänke in 3 mm

PREIS UND WERFT

Grundpreis ab Werft	152 000 €
Preis segelfertig [2]	152 000 €
Komfortpreis [2]	163 500 €
Garantie	1 Jahr

WERFT Alufleet BV in Kortenhoef. Vertrieb über www.speedlounger.nl

Yacht-BEWERTUNG

Segelt sportlich, sieht stark aus, ist konsequent auf Daysailing ausgelegt und nahezu wartungsfrei. Die Speedlounger bereichert den Markt der Boote für den kurzen, aber intensiven Spaß auf dem Wasser

KONSTRUKTION UND KONZEPT

- ⊕ Nahezu wartungsfrei
- ⊕ Konsequenter Daysailer/Weekender
- ⊖ Rohe Schweißnähte

SEGELLEISTUNG UND TRIMM

- ⊕ Viele Trimmeinrichtungen
- ⊕/⊖ Neutrales und direktes Ruder

WOHNEN UND AUSBAUQUALITÄT

- ⊕ Große Koje
- ⊕ Riesiges Cockpit
- ⊖ Kein abgetrennter WC-Raum

AUSRÜSTUNG UND TECHNIK

- ⊕ Direkte Ruderübertragung
- ⊕ E-Antrieb
- ⊖ Kabelführung

[1] Dimensionslose Zahl. Berechnung: $^2\sqrt{S}/^3\sqrt{V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). [2] Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer

Ein weiterer Punkt verlangt Expertise am Steuer: Doppelruderanlagen benötigen im Hafen etwas Fahrt zum Manövrieren, da die Ruder nicht vom Propellerstrom getroffen werden. Der E-Motor hat am Ende seiner Welle jedoch nur einen Zwei-Blatt-Faltpropeller, dem es schwerfällt, das Drehmoment des 5-Kilowatt-Bellmanns in Schub umzusetzen. Umsteuern von voraus auf rückwärts dauert gefühlt ewig; Zeit, in der der Wind sich des leichten Schiffes mit wenig Tiefgang bemächtigen kann. Ein Propeller mit Drehflügeln könnte hier Abhilfe schaffen. Er bringt allerdings etwas mehr Widerstand unter Segeln mit.

DER KUNDE HAT DIE GROSSE WAHL

Auf dem Prototypen wurden viele Entscheidungen getroffen, die das Boot unter Segeln anspruchsvoll in der Nutzung und sportlich werden lassen. Das ginge auch anders, wie die Beispiele Vorbalancierung und Propeller zeigen. Auch der Segelplan könnte einfacher werden. Ein zugänglicheres Steuerverhalten unter Segeln wie unter Motor und simplere Bedienung der Tücher würden auch eher zur Leichtigkeit eines Lounge-Aufenthaltes passen als hochkonzentriertes Steuern und Hafenmanöver auf der Kante. Kaufinteressenten sollten sich also genau im Klaren darüber sein, wie ihre Speedlounger ausgerichtet wird; Werft und Boot sind flexibel genug, ihre Vorstellungen umzusetzen.

Wer einmal nicht segeln mag, kommt mit einer Akkuladung rund vier Stunden mit Marschfahrt, etwa 5 Knoten, voran. Die Reichweite ist also ordentlich.

Das Cockpit bietet auf rund acht Quadratmetern genügend Fläche für bis zu zehn Leute. Auch der große Tisch und das Kühlschapp kommen dabei gut zupass. Der Blick schweift dann unweigerlich über die vielen Oberflächen und Formen. Die Alubleche sind nur 4 Millimeter dick. Das ist allemal ausreichend für die Stabilität. Die Krux bei dem Leichtmetall: Je dünner es ist, desto schwieriger ist es zu schweißen. Das ist der Werft jedoch vorzüglich gelungen. Die nicht nachbearbeiteten Schweißnähte verleihen einen industriellen Charme.

FÜR DIE SPEEDLOUNGER GIBT ES KAUM BOOTE ZUM VERGLEICH

Unter Deck gelangt man durch eine riesige Doppeltür mit Schiebeluk. Zwei Sitzgelegenheiten, WC, Kocher, Spüle und die üppige Vorschiffskoje runden das Angebot dort ab. Es gibt kein Luk im Vorschiff, die Ventilation erfolgt ausschließlich durch den Niedergang; so sei das Vorschiff absolut wasserdicht. Kondenswasser befürchtet die Werft nicht, da das Metall innen mit einer speziellen Isolierfarbe beschichtet wurde.

Rund 160 000 Euro sind für ein 8,50-Meter-Boot nicht eben wenig , allerdings gibt es auch kaum vergleichbare Konkurrenz. Wer viel Spaß und wenig Pflege will, ist aber bei der Speedlounger richtig.

ALEXANDER WORMS

FOTOS: YACHT/P. HYMPENDAHL; ZEICHNUNG: N. CAMPE

… INNEN APPARTEMENT

Klein, aber fein lautet das Motto des **INTERIEURS** *auf der Speedlounger – alles vorhanden und dabei* **HELL UND OFFEN.** *Das WC verschwindet im Schrank*

GESCHLAFEN …
… wird vorn. Die Koje ist gut nutzbar, breit und hoch, das Polster dick und bequem

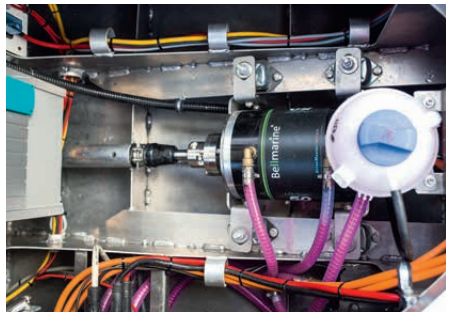
GEKOCHT …
… wird auf Induktion. Ein großer Umformer und der enorme Motorakku helfen dabei

GEKÜHLT
Für ein Wochenende zu zweit gut, für eine Plicht voller Gäste knapp: das Kühlschapp

GEFÜHRT 1
Die Furlerleinen für die Vorsegel führen durch wasserdichte Rohre nach achtern

TECHNIK UNTER DECK

GEWOHNT
Nach einer Weile wird der Eigner die vielen Trimmeinrichtungen kennengelernt haben



GEFÜHRT 2
Die Kabel laufen ohne Schutz durch Alu-Ösen. Bei Vibration droht Elektrolyse