



Spoiler statt Hubraum



*Oben und Mitte:
Wenn die Cutwater gleitet, ist nur noch ein kleiner Teil des Bootes mit dem Wasser in Kontakt. Das reduziert den Rumpfwiderstand. Somit kommt das Boot auch mit geringer Antriebsleistung auf beachtliche Geschwindigkeiten.*

Im oberen Bild ist die Finne zu sehen, die das flache Boot „in der Spur“ hält.



*Unten:
Das Sonnendach gehört zum Standard-Lieferumfang. Es ist in ein paar Sekunden montiert und verschwindet bei Nichtgebrauch unter der Liegefläche.*

„Wir kommen aus dem Segelbootbau und bauen unsere Boote wie Segelboote. Aus einer gegebenen Antriebsleistung wollen wir das Maximum an Fahreigenschaften herausholen“, sagt Wolfgang Rapp, der zusammen mit seinem Sohn Peter die Cutwater 500 gezeichnet und gebaut hat.

Er hat früher olympische Tornados gebaut. Da muss man mit dem Gewicht haushalten und trotzdem hoch feste Konstruktionen abliefern. Diese Philosophie wurde auf die Cutwater übertragen.

Bei der Cutwater sorgt aber nicht ein hoch effektives Rigg mit durchgelattetem Großsegel und drehbarem Profilmast für die nötige Power, sondern ein 40 PS starker Außenborder aus dem Hause Mercury. Die gegebene Antriebsleistung wird also durch die Bodensee-Schiffahrts-Ordnung begrenzt und nicht durch die herrschende Windschwwindigkeit.

Um trotzdem beachtliche Fahreigenschaften zu erhalten, lässt man deshalb am Boot alles weg, was Leistung kostet. Das ist in erster Linie überflüssiges Gewicht und ein tiefer V-Spant, wie er bei den meisten Motorbooten den Rauwasserbedingungen zugute kommt. „Mit der Cutwater fährt niemand bei stürmischem Wetter. Also können wir dem Boot einen flachen Boden verpassen, der für gute Gleiteigenschaften sorgt“, beschreibt Wolfgang Rapp die Konstruktionsphilosophie. Das Boot wiegt mit allem drum und dran 310 Kilogramm. Davon entfallen über 100 Kilogramm auf den Motor und noch einmal geschätzte 50 Kilogramm auf Treibstoff und Ausrüs-

tung.

Der Rumpf selbst liegt dann in einem Gewichtsbereich, der manche Rennjolle in dieser Größenordnung blass aussehen lässt.

Mit Polyester-GFK ist das nicht seriös zu machen. Allenfalls könnte man noch mit Hightech-Sandwichlaminaten eine entsprechende Festigkeit erreichen. Das kostet dann aber richtig Geld. Sperrholz ist ein leichter, steifer und fester Werkstoff, wenn dessen Eigenschaften richtig genutzt werden. Außerdem ist es auch ein Werkstoff fürs Auge. Ein „Hingucker“ unter den zahlreichen „Joghurtbechern“.

Das Boot wurde so gebaut, wie es auch bei Knickspantjollen üblich ist. Über eine Helling kommt acht Millimeter starkes Sperrholz, das mit Hohlkehlen aus Epoxi und Microballoons verbunden und mit einem Glasgewebestreifen überlaminiert wird. Der Boden wurde bis über die Kimm mit Glas verstärkt. Das erhöht die Festigkeit vor allem bei Schlägen in der Welle und isoliert das Holz dauerhaft vom Wasser. Außerdem wird die Oberfläche unempfindlicher gegenüber mechanischen Beschädigungen. Die Bodenplatte wurde im achteren Bereich seitlich etwas über die Schale hinausgezogen und aufgedoppelt. Das erhöht einerseits den dynamischen Auftrieb und

Maße
Lüa 5,02 m, Breite 2,00 m,
310 kg
Motorisierung: bis 40 PS

Preis: CHF 51.115 exkl. MwSt.

schützt andererseits den naturlackierten Rumpf vor Beschädigungen durch Dalben beim Anlegen in der Box. Hinter dem Spiegel läuft der Bootsboden auch weiter, sodass der Antrieb praktisch vor der Abrisskante sitzt und das Boot dadurch flacher gleitet. Außerdem wirken diese „Trimmklappen“ den „Nickbewegungen“ des Bootes, das beim Gleiten vielleicht noch mit den hinteren eineinhalb Rumpfmeter Wasserkontakt hat, entgegen. Gleichzeitig sind diese „Anhänge“ begehbar und lassen sich als Badeplattform nutzen.

Der Rumpf ist mit Epoxi beschichtet und mit Polyurethan lackiert. Dieses extrem haltbare Material lässt sich polieren und garantiert daher für lange Intervalle zwischen den Lackierungen. Überhaupt stand die Pflegefreundlichkeit des Bootes schon bei der Konstruktion im Vordergrund. Man findet keine überflüssigen Ecken oder Kanten, die bei den Überholungsarbeiten unnötige Zeit kosten oder wo das Wasser stehen bleiben und Schäden verursachen kann. Das Boot braucht das Mannschaftsgewicht in erster Linie hinten. Deshalb ist dort auch das Cockpit. Davor ist eine Liegefläche, die abgeklappt und in eine zweite Sitzbank verwandelt werden kann. Dort ist auch genügend Stauraum für allerlei

Ausrüstungsgegenstände wie Badeleiter oder Sonnenverdeck.

Fahreigenschaften

Die Cutwater läuft wie der Teufel. 60 Stundenkilometer bei flachem Wasser und mit einer Person. „Da waren wir selbst ein bisschen erstaunt“, freut sich Peter Rapp. Die am Bodensee erlaubten 40 Stundenkilometer dürften daher auch mit 25 PS leicht zu schaffen sein. Das reduziert das Gewicht, den Energieverbrauch und die Anschaffungskosten.

Mit 28 Stundenkilometern fährt man im ökonomischen Bereich. Da ist das Boot vollständig in Gleitfahrt und der Vierzig-PS-Mercury dreht sich 3200 mal in der Minute. Dabei lärmt er relativ zurückhaltend, auch wenn die Besatzung direkt vor dem Antrieb sitzt. Bei 40 Stundenkilometern dreht der Motor tausend Umdrehungen höher.

Das Boot hat tolle Fahreigenschaften bei glattem Wasser. Es ist schnell und wendig. In engen Kurven krängt es aufgrund des flachen und breiten Achterschiffs kaum. Der Propeller zieht halt irgendwann mal Luft, wenn man es übertreibt. Zum exakten Steuerverhalten trägt auch eine Finne unter dem Kiel bei, die verhindert, dass das flache Boot in der Kurve ausbricht.

Der Kahn rutscht leicht und locker übers Wasser, das hinter dem Boot noch fast genau so flach ist. Eine beeindruckend kleine Heckwelle schluckt kaum Energie und lässt die Kaffeetasen der umliegenden Ankerlieger weitgehend auf dem Cockpittisch stehen.



Fazit:
 Die Cutwater 500 ist ein Boot für Leute, die mehr wollen, als einfach nur mit irgend etwas über den See zu rasen. Das Boot ist nicht nur ästhetisch, sondern beinhaltet auch eine intelligente Philosophie: Nämlich aus einer begrenzten Motorleistung das Maximale heraus zu holen.

Konsequenter Leichtbau unter Verzicht von teuren Hightech-Materialien oder teuren Bauweisen ist ebenso sinnvoll, wie ein ästhetisches Holzboot zu bauen, das ähnlich pflegeleicht ist, wie ein reines Kunststoffboot.

55 000 Franken mit Mehrwertsteuer sind natürlich ein ganze Stange Geld für ein fünf Meter langes Motorboot. Aber die Cutwater ist einfach etwas besonderes. Falls es tatsächlich Motorboote mit Seele geben sollte, gehört sie dazu. Außerdem kriegt man eine Menge Fahrspaß für sein Geld und ein Boot, das komplett ist. Der Antifoulinganstrich ist ebenso dabei wie Badeleiter, Beleuchtung, Instrumente und Sonnenschirm. Was man noch braucht, sind ein paar Festmacher, ein Anker und vier Fender. Dann kann's losgehen. mh





Oben links: Das Cockpit ist mit allem ausgestattet was man braucht. Was man nicht braucht, wurde weggelassen. Das Armaturenbrett ist mit Carbonegewebe überzogen und klar lackiert.

Oben rechts: Der hintere Teil der Liegefläche kann abgesenkt werden. Dadurch erhält man eine zusätzliche Sitzbank.

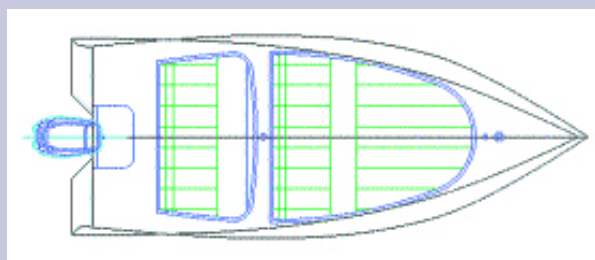
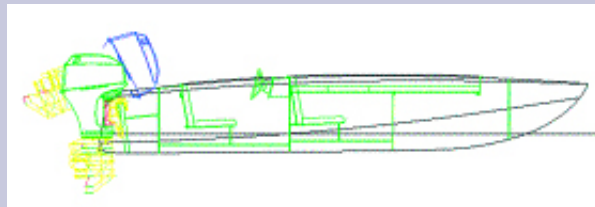
Mitte links: Der Spiegel wurde nach vorne versetzt. Das ergibt eine kleine Badeplattform. Außerdem sitzt dadurch der Antrieb näher an der Abrisskante.

Unten links: Unter der vorderen Sitzbank ist die Batterie untergebracht. Daneben ist zusätzlicher Stauraum für allerlei Ausrüstung wie Rettungswesten, Fender und Leinen.

Unten rechts: Das Boot ist für sechs Personen zugelassen. Da wird es eng. Vier bis fünf Personen finden aber bequem Platz auf den Bänken.



Technische Daten Cutwater 500



Lüa	5,02 m
Büa	2,00 m
Gewicht	310 kg
Motorisierung	30 kW / 40 PS
Höchstgeschwindigkeit	60 km / h
Grundpreis	51 115,25 CHF

Werft:
 Swiss Wooden Boats, Im Hegi 1b, CH-9425 Thal,
 Telefon (00 41) 71 / 8 88 44 22,
 Fax (00 41) 71 / 8 88 37 61,
www.swisswoodenboats.ch,
 E-Mail: info@swisswoodenboats.ch

Stärken und Schwächen

- gelungene Linien
- solide Verarbeitung
- gute Fahreigenschaften
- gutes Konzept
- Rauwassertauglichkeit