



**Streamline**



**Stressfrei rasen**

**Man nehme einen Flying Dutchman auf Brautschau und stelle ihn einer gut gebauten und fortpflanzungswilligen 505er-Dame vor. Als Geburtshelfer fungiert das Design-Team Judel / Vrolijk und die renommierte Werft von Leonhard Mader. Wenn das Baby da ist, bekommt es gut zu essen, damit es ordentlich wächst und 250 Kilogramm Ballast tragen kann. Was daraus wird, hat Doppeltrapez, 33 Quadratmeter Segelfläche am Wind, flache Unterwasserlinien und ein weit überrundetes Achterliek im Großsegel.**

Das Baby hieß ursprünglich Infinity. Das erschien den Audi-Vermarktern aber nicht passend für ein Sponsoring-Projekt. Deshalb wurde das Kind kurzerhand umgetauft.

### Bauverfahren und Materialien

Schaumsandwich und hochwertiges Epoxilaminat, in CNC-gefrästen Formen unter Vakuum verarbeitet. Das verspricht einerseits höchste Qualität und Haltbarkeit, andererseits geringes Gewicht und kleine Fertigungstoleranzen. Kein überflüssiger Harzüberschuss, auf dem die Glaslagen „schwimmen“ und auch keine „Lunker“ oder andere Einschlüsse. Schweres und sprödes Gelcoat, das nichts zur Festigkeit beiträgt, gibt es bei dieser Bauweise nicht. Das Boot wird einfach lackiert. Solide hochwertige Technik ohne teure Hightech-Materialien.

### Deckslayout und Trimmmöglichkeiten

Wer schon mal auf einem FD gesessen ist, fühlt sich auf der Streamline sofort zu

Hause.

Die aufwändige Wantenverstellung hat man sich gespart. Die Fock wird mit dem Holepunkt und der Fallspannung getrimmt. Der Gegenzug kommt von den Oberwanten, die über zwei gepfeilte Salingspaare in hervorragend verstellbaren Klappwantenspannern enden.

Dieselben Spanner werden auch bei den Unterwanten verwendet. Damit kann man die Mastbiegung und somit die Großsegeltiefe justieren. Die Zwischenwanten werden während des Segelns nicht verstellt.

Achterstag, Back-, und Jumpstagen sind nicht vorhanden.

Weil Vorschoter und Mittschiffsmann im Trapez stehen, muss der Steuermann selbst an den Strippen ziehen. Das geht aber hervorragend, egal ob er bei Flaute im Boot sitzt oder außerbords im Gurt hängt.

Die verschiedenen Trimmleinen sind farblich so genial kodiert, dass auch ein Klansenneuling praktisch nicht danebengreifen kann.

Das Cockpit ist ergonomisch hervorragend gestaltet. Beim Hängen spürt der verweichte Schreibtischtäter zwar,

## Maße

Lüa 7,15 m, Breite 2,55 m,

600 kg

Segelfläche am Wind 33,2 m<sup>2</sup>

Preis: 37 825 Euro regattaklar mit Trailer

wie die Bauchmuskeln mit der Zeit rebellieren, aber dafür kann der Bootsbauer nichts. Alles was in seiner Macht steht, hat er getan, um die „Amwind-Marter“ für den Steuermann so angenehm wie möglich zu gestalten.

Was vermisst wird, sind Gummileinen, um die Ausreitgurte anzuheben. Wenn diese flach auf dem Boden liegen, ist es zu viel Gefummel bis man hängt.

Ebenso war die Spischotführung nicht optimal. Die Luvschot muss nach unten belegt werden. Dabei muss ein Vorschoter die Leine waagrecht von sich weg drücken. Das geht bei viel Wind nicht. Die Zugrichtung muss von unten nach oben verlaufen.

### Segel-eigenschaften

Nachdem das Boot problemlos geslippt wurde und auch der Mast, dank skaliertes Wantenspanners, bald korrekt stand, ging es los. Vier Beaufort aus West und Kaiserwetter erwarteten uns in der Bregenzer Bucht. Gleich zu Anfang gab es allerdings Probleme. Die Fockschot ließ sich nicht ganz dichtholen, weil die automatischen Ratschblöcke verkehrt herum montiert waren. Das

kann einem Bootsbauer in der Eile mal passieren und ist eigentlich nicht tragisch. Wir hatten dadurch aber ein gewisses Handicap bei der Beurteilung der Amwind-Eigenschaften.

Trotzdem ging „die Post ab“. Schon an der Kreuz blieb die Heckwelle ein gutes Stück achteraus. Das Boot reagierte prompt auch auf die feinsten Ruderbewegungen. Locker hängt man im Gurt und pariert die Böen nur mit der Großschot, indem man den Twist etwas verstärkt. Die Streamline reagiert sofort und beschleunigt scheinbar ins Grenzenlose.

Eine deutliche Steigerung findet dann noch einmal statt, wenn der Spinnaker aus der Trompete kommt. Nachdem „No Limit“ nicht nur auf zahlreichen schnellen Motorbooten und Snowboard-Klamotten steht, sondern allgemein zum In-Begriff für trendiges Freizeitvergnügen geworden ist, hat es den Anschein, als wenn das bei der Streamline tatsächlich zuträfe. Das Boot rast über den See, ohne dass man jemals das Gefühl hat, der Situation und den 51 Quadratmetern Spinnaker-nylon nicht gewachsen zu sein.

**Fazit:** Eine solide und ausgewogene Konstruktion wurde hier hervorragend umgesetzt. Das Boot segelt einfach toll, ohne dass es überfordert. Man muss weder Bodybuilder noch Schlangenmensch sein, um damit seinen Spaß zu haben. Jollenerfahrung ist zwar hilfreich, aber nicht unbedingt Voraussetzung. Die Liegeplatzfrage steht auch nicht unbedingt im Vordergrund. Ein halber Meter Wassertiefe an einer Sliprampe reicht aus, um die Streamline ihrem Element zu übergeben. 28 100,- Euro kostet der Spaß. Nackt. Dazu kommt ein Satz Segel für etwa 4500,- Euro und der Trailer ab 3150,- Euro. Bei einem Sandwichrumpf sind die optionalen Breitaufgaben für 600,- Euro zu empfehlen. Dazu kommen Ober- und Unterpennung sowie eine Rudertasche für 1475,- Euro. Das macht 37 825,- Euro für das komplette Boot. Der Gegenwert ist ein stabiles und langlebiges Sportgerät, das durchdacht ist und hervorragend segelt. Und zwar so, wie es von der Werft geliefert wird. Das findet man selten. Wenn sich die Streamline als Klasse durchsetzen kann, dürfte ein hoher Werterhalt gegeben sein. Davor muss der neue Gebietshändler aber noch kräftig die Werbetrommel rühren. Es ist nicht einfach, einen „Bodensee-Salzbuckel“ hinter seinem Kartenplotter hervorzulocken und ihn für ein solches Vergnügen zu begeistern. mh



**Oben links:** Wozu Liegeplatz? Slippen ist kein Problem.

**Oben rechts:** In die Stauräume unter den Decks passt sogar der Großbaum mit dem aufgerollten Segel.



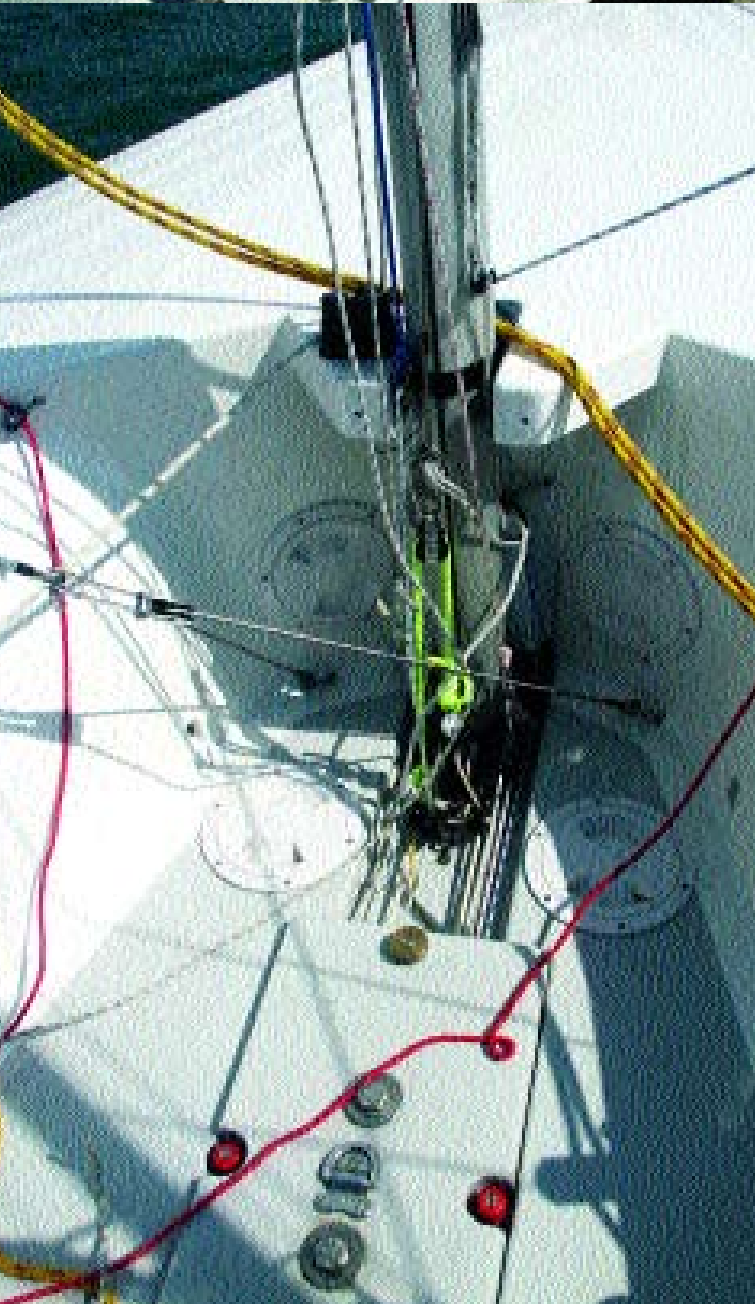
**Mitte links:** Die Fockschot ist doppelt geführt. Ein Part verschwindet unter Deck und hängt an einer Talje, die vom Steuermann verstellt wird. Die Ratschblöcke sind allerdings seitenverkehrt montiert.

**Unten links:** die „Kommandozone“. Der Steuermann kann das Boot von hier aus praktisch einhand segeln, wenn seine Mitstreiter am Draht hängen. Die Großschot könnte allerdings noch eine Feinverstellung gebrauchen.

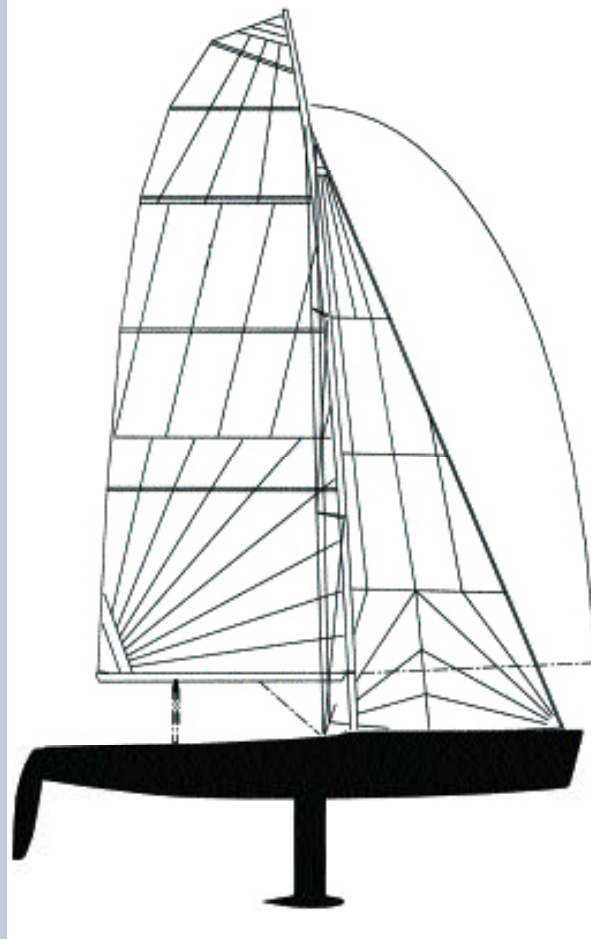
**Unten rechts:** der Mastfuß. Alles was hier an Leinen ankommt, wird am Kiel vorbei und durch einen Kanal zum Steuermann geführt.







## Streamline



<i>Lüa</i>	7,15 m
<i>LWL</i>	6,50 m
<i>Büa</i>	2,55 m
<i>Tiefgang</i>	1,60 m
<i>Gewicht</i>	600 kg
<i>Ballast</i>	250 kg
<i>Großsegel</i>	21,4 m <sup>2</sup>
<i>Fock 1</i>	11,8 m <sup>2</sup>
<i>Gennaker</i>	51,0 m <sup>2</sup>
<i>Grundpreis ohne Segel</i>	28 100,- Euro

*Vertrieb am Bodensee: Ralph Schatz, Am Ziegelgraben 26, D-73614 Schorndorf, Tel. (0 71 81) 4 01-2 38 und (01 72) 8 04 45 55, Fax (0 71 81) 4 01-4 10, [www.streamline-info.com](http://www.streamline-info.com)*

### Stärken und Schwächen

- *gelungene Linien*
- *hervorragende Segeleigenschaften*
- *sehr hohes Geschwindigkeitspotential*
- *hervorragende Verarbeitung*
- *praktikables Deckslayout*
- *Spischotführung noch nicht optimal*