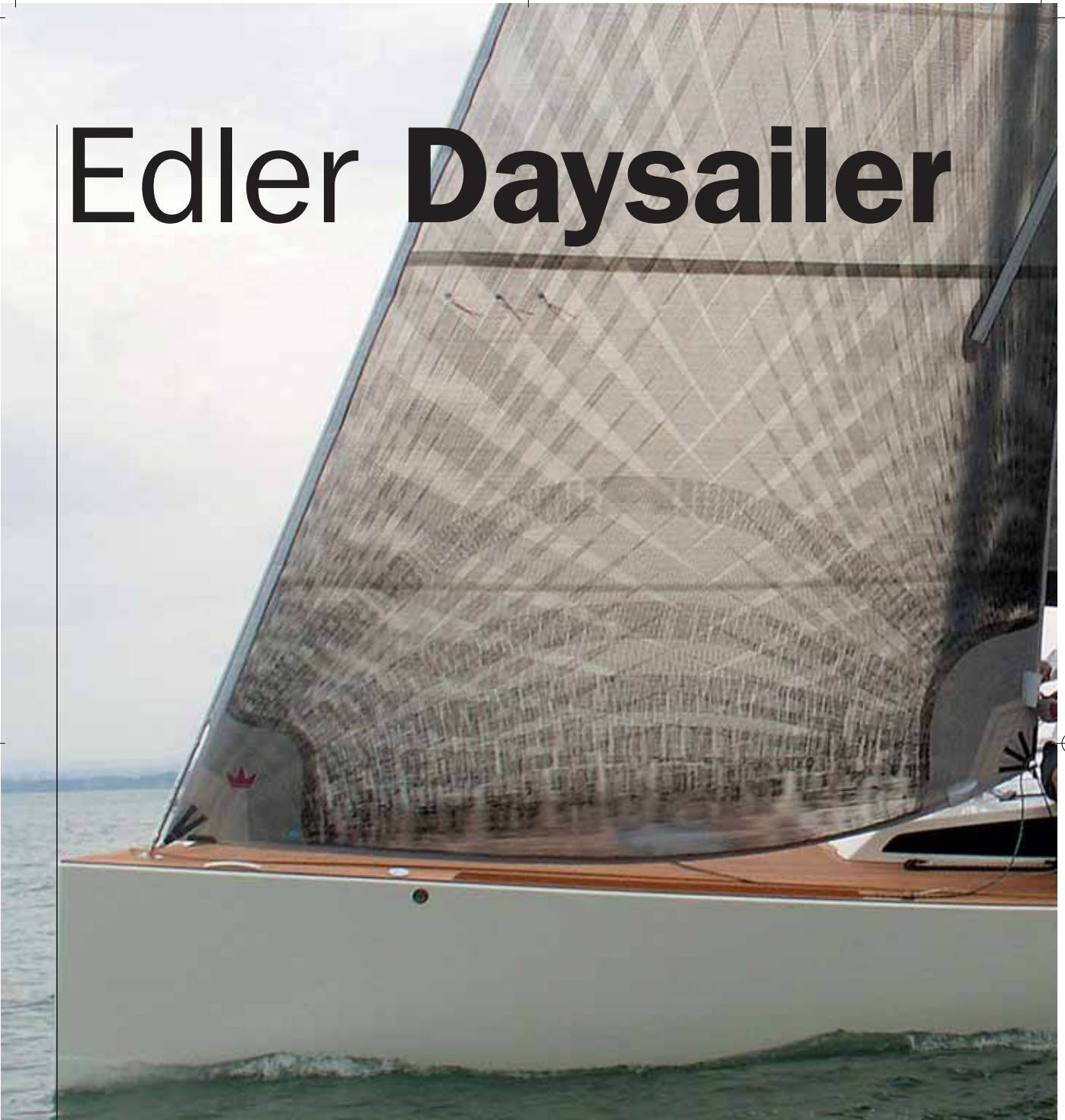


Edler Daysailer



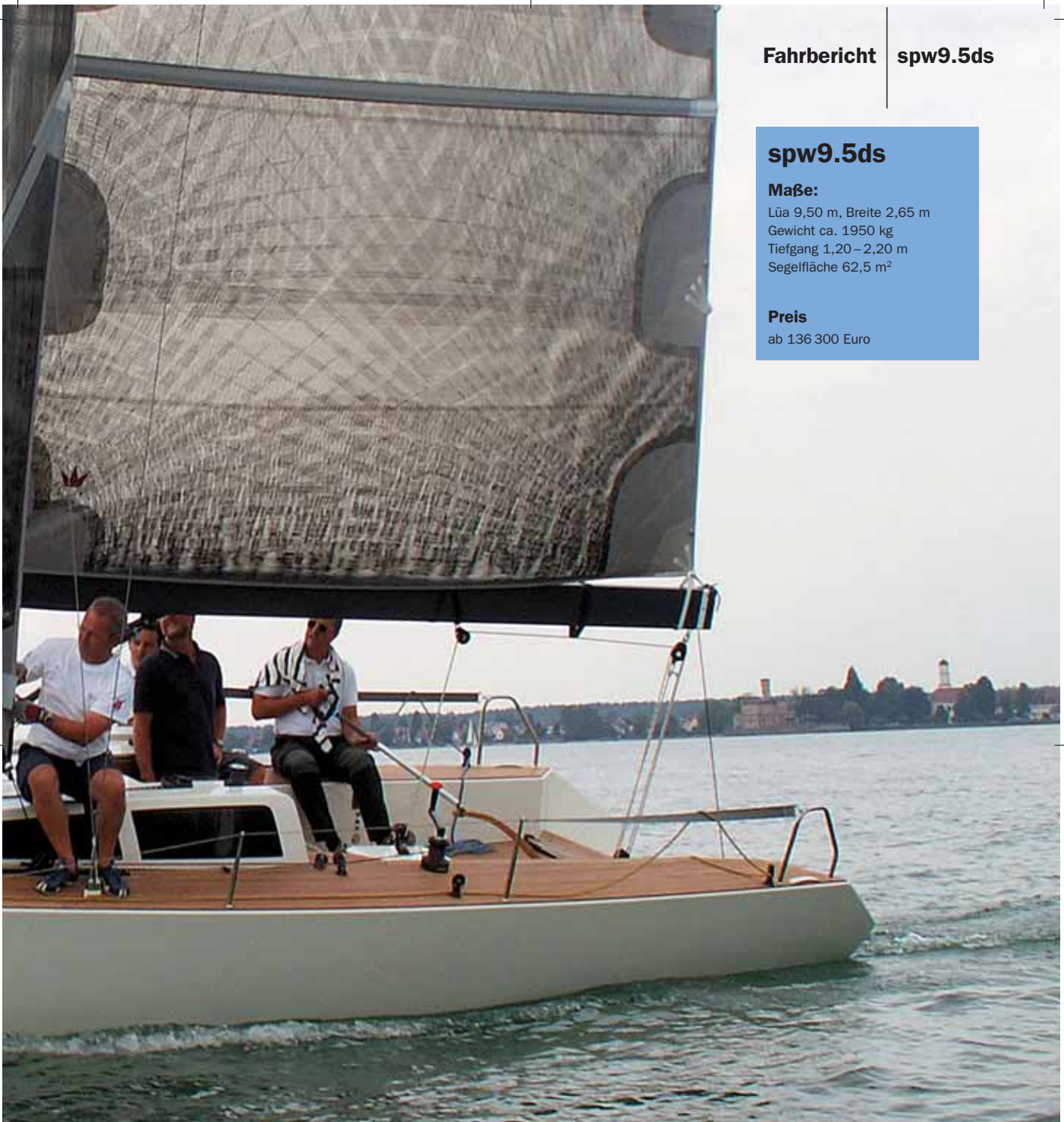
Dem aufmerksamem IBN-Leser dürften die Rumpflinien der spw9.5ds bekannt vorkommen. Vor einiger Zeit wurde in der IBN die QN32 vorgestellt, das Erstlingswerk von Pascal Kuhn, einem Yachtdesigner aus Ravensburg. Das Boot fiel damals durch eine etwas polarisierende Optik auf und durch erstklassige Segeleigenschaften.

Von **Michael Häßler**

Diese Segeleigenschaften kann auch die bei Speedwave in Kressbronn gebaute spw9.5ds aufweisen, deren Rumpflinien auf dem ursprünglichen Konzept der QN32 basieren. Bei der Präsentation auf der diesjährigen Interboot fanden die rassistigen Linien viel Beachtung.

Der Aufbau wurde gefälli-

ger gestaltet und erhielt flache Linien, wodurch natürlich Raum unter Deck verloren ging. Die spw9.5ds ist aber primär ein Boot für Tagestörns, auf dem man auch mal übernachten kann, sie ist aber alles andere als ein schwimmender Wohnwagen mit dem man auch mal segeln kann. Damit sind die Prioritäten geklärt und langwieriges Lamentieren über



Fahrbericht spw9.5ds

spw9.5ds

Maße:

Lüa 9,50 m, Breite 2,65 m
Gewicht ca. 1950 kg
Tiefgang 1,20 – 2,20 m
Segelfläche 62,5 m²

Preis

ab 136 300 Euro

das etwas spärliche Platzangebot unter Deck erübrigt sich.

Die Segeleigenschaften sind der Maßstab, an dem dieses Boot gemessen werden muss. Setzt man eine Verdrängung von knapp zwei Tonnen in Beziehung zu einer Segelfläche von mehr als sechzig Quadratmetern am Wind, die darüber hinaus nicht einfach nur als Fläche

vorhanden sind, sondern in einer nur wenig überlappenden Fock und einem gewaltig überrundeten Großsegel äußerst effektiv angeordnet sind, werden hohe Erwartungen geweckt. Diese konnte das Eignerboot noch nicht vollständig erfüllen, weil der optimale Grundtrimm noch nicht gefunden war und für die frischen Windverhältnisse an unse-

rem Segeltag das Vorstag nicht genug gespannt werden konnte. Das Boot konnte daher „vor lauter Kraft nicht laufen“. Das ist aber eine Frage der Feinabstimmung im Rigg, die etwas Zeit braucht. Es gibt jedenfalls keine Veranlassung, an dem Segelpotenzial des Bootes zu zweifeln. Das Gegenteil ist der Fall. Wahrscheinlich wäre mit ein paar Umdre-

hungen der Oberwantenspanner schon viel erreicht und das Boot sollte im Bereich der Rumpfgeschwindigkeit leichtfüßig durch die Wellen marschieren.

Naturgemäß liegen die Stärken eines solchen Konzepts klar bei leichtem Wind und der „Designwind“, die Grenze bei der die Trimmtaktik vom „Auf-“ zum „Abpowern“ wechselt, dürfte



1

Wohnen

Die spw9.5ds ist kein Wohnboot, verfügt aber über ausreichenden Komfort um ein paar Urlaubstage darauf zu verbringen. Im Achterschiff sind zwei geräumige Kojen sowie eine Koje im Vorschiff. Die beiden Sitzbänke im „Salon“ sind zu schmal, um als Koje dienen zu können.

Der Raum unter Deck wird durch den großen Kielkasten mit seinen beiden Führungsrohren dominiert. Das ist ein Zugeständnis an den variablen Tiefgang, der ein großzügiges Raumangebot unter Deck und einen entsprechend wohnlichen Innenausbau verhindert.

Ein Pantry gibt es nicht, dafür ist eine kleine Kühlbox mit Kompressor und eine Spüle untergebracht. Es sollte aber kein Problem sein, auf Eigenerwunsch irgendwo einen kleinen Kocher unterzubringen. Ein Chemie-WC wurde in die Niedergangstreppe integriert und kann mit einem Schubfach herausgezogen werden.

Die Rumpfwände sind unverkleidet. Lediglich im Bereich der Sitzbänke ist eine dünne Polsterung angebracht. Eine Verkleidung ist bei dieser Bauweise, zumindest aus technischen Gründen, überhaupt nicht notwendig,

weil der Rumpf durch seine Sandwich-Struktur schon hervorragend isoliert ist. Schwitzwasser ist nicht zu erwarten.

Die beiden Rahmenspannten nehmen nicht nur die Kräfte der Wanten auf, sondern dienen auch als Seiten für zwei kleine Schränke.

Unter Deck dominiert ein rein technisches Ambiente. Die Verschraubungen der Beschläge sind lediglich durch Hutmuttern abgedeckt. Das erlaubt einfache Wartung und ein leckender Beschlag kann leicht identifiziert werden. Durch die Leinen kann Wasser unter Deck gelangen.



2



1. Die Plicht glänzt durch technischen Minimalismus und ergonomische Sitzposition.

Unter dem Großschotpodest ist der Motorschacht untergebracht, in dem der Außenborder nur bei Gebrauch ausgefahren wird. Beim Segeln ist der Propeller eingezogen und der Schacht von unten verschlossen.

Mit der Leine, die an der Heckstufe zu sehen ist, kann die Badeleiter aus- und eingefahren werden.

2. Die Segelfläche ist effektiv gestaltet und bietet ordentlich Leistung für das leichte Boot. Die Fock überlappt kaum und das durchgelattete Großsegel ist weit nach hinten ausgestellt. Der Carbon-Mast wird von unterbrochenen Wanten verstagt.

schnell erreicht sein. Dann sind die Freuden an Boot und Wetter von flachen, formbeständigen Profilen und einem geöffnetem Achterliek abhängig, was bei diesem Riggkonzept normalerweise bestens funktioniert, wenn ausreichend „Dampf“ auf den Drähten und der Reck „herausgezogen“ ist.

„Bergab“ sorgt der mit 125 Quadratmetern ebenfalls alles andere als schwächliche Gennaker für ordentlich Druck. Schot dicht und die „Kiste“ hebt ab. Wie eine Jolle kann man das Boot durch gezieltes Abfallen und Anluven in Gleitfahrt halten. Es reagiert dabei auch auf kleinste Ruderausschläge, lässt sich absolut exakt steuern und zeigt keinerlei Tendenz zum Strömungsabriss. Die Geschwindigkeit limitiert die Windstärke und den persönlichen Mut.

Das Rigg

Der Mast besteht aus einem Carbonrohr aus der Form von Andi Steiner, besitzt zwei gefeilte Salings, und unterbrochene Wanten aus Rod. Das Vorstag ist deutlich unterhalb des Masttopps angeschlagen, wodurch der Oberwantenspannung eine erhebliche Bedeutung zukommt, weil diese Drähte auch die Aufgabe der Backstagen übernehmen müssen, nämlich den Vorstagedurchhang zu begrenzen. Mit dem Achterstag funktioniert das nur unzureichend, weil Mastbiegung bei einem solchen Rigg gleichzeitig auch lose im Vorstag bedeutet.

Der Großbaum ist ebenfalls aus Carbon und das Rigg hinterlässt insgesamt einen guten Eindruck. Der Mast ist sehr steif und man muss schon ordentlich am Achterstag ziehen, damit das Großsegel öffnet. Besser scheint es daher, den Mast gerade, die Wanten unter voller Spannung zu lassen, und die Böen mit dem Twist des ausgestellten Großsegels zu parieren. Die Grundeinstellung für die Trimm-Bandbreite kommt dabei vom Fockholepunkt. Je weiter hinten dieser ist, um so mehr kann das Großsegel

Technik

Auch wenn das Boot gewichtsoptimiert konstruiert wurde, ist die spw9.5ds kein extremer Leichtbau. Es hätten schon noch einige Kilogramm eingespart werden können, die aber auch mit entsprechendem Aufpreis verbunden wären. So ist das Boot statt in Glas-Epoxid auch in Carbon-Epoxid erhältlich, wird aber rund 10 000 Euro teurer.

Die jüngste Kreation von Speedwave und Pascal Kuhn repräsentiert also den aktuellen Stand der Glasfaserverbund-Technik ohne das Thema durch exotische Materialien oder immens aufwändige Fertigungsverfahren auf die Spitze zu treiben. Schaumkern, Glas, Epoxid, im Vakuum verdichtet und getempert verspricht ein hochwertiges, langlebiges, leichtes Bauteil, ohne dass die Kosten ins Uferlose getrieben werden.

Dass das Rigg aus Kohlefasern gefertigt wird, ist dabei nur konsequent. Auch dass die Bootsbauer auf einen schweren Einbaudiesel verzichten und stattdessen einen Außenborder im Schacht vorziehen, ist konsequent. Darüber hinaus kann der Motor mittels eines elektrischen Linearantriebs eingefahren und das Loch im Unterwasserschiff durch einen Deckel verschlossen werden. Anders als die Schachtmotoren aus den siebziger Jahren sitzt hier der Antrieb direkt vor dem Ruder, wodurch sich das Boot hervorragend manövrieren lässt.

In der Grundversion hat das Boot einen Festkiel. Optional sind verschiedene Hubkielvarianten lieferbar.

Je nach Ausführung lässt sich der Tiefgang damit auf bis zu 1,20 Meter reduzieren. Die Kielflosse wird mit zwei stabilen Bronzelagern an zwei Rohren geführt und fährt in der unteren Position in eine Art Prisma, in der sie sich spielfrei zentriert. Angehoben wird sie von zwei Edelstahlröhren, die von einem Hydraulikzylinder gezogen werden. Die elektri-

sche Pumpe ist unter der Spüle eingebaut.

Der Kielkasten selbst ist mit den beiden Führungsrohren aus Aluminium mit dem Dach des Aufbaus verbunden. Das ist eine günstige statische Lösung um die Kielkräfte in den Rumpf zu leiten, schränkt allerdings den Raum unter Deck etwas ein.

Die Bordelektrik glänzt durch Minimalismus. Außer der Pumpe für den Hubkiel, der Hebeeinrichtung des Motors und der vorgeschriebenen Beleuchtung gibt es an Bord keine weiteren elektrischen Verbraucher. Die Beleuchtung unter Deck wird mit aufgeklebten LED-Leuchten realisiert, die eine eingebaute Mini-Batterie haben. Dadurch entfällt eine komplette Elektro-Installation.

In der Standardversion wird das Boot ganz ohne Innenausbau angeboten. Auf Wunsch sind allerdings Kühlschrank, Frischwasserversorgung, Toilette, Fußboden und Polster erhältlich. Weitere Varianten sind machbar und können mit Werft und Konstrukteur besprochen werden. Speedwave spricht von einer „Semi-Custom-Serie“. Das heißt, dass eine Standardausstattung definiert wird, die individuell nach Eignerwunsch ergänzt werden kann. So ist auch das Teakdeck nicht in der Standardversion enthalten, sondern muss vom künftigen Eigner extra bestellt werden. Auch der Motor ist nicht enthalten, wodurch der Käufer alternativ auch andere Varianten wie beispielsweise Diesel- oder Elektroantrieb wählen kann.

Auch die Auswahl beim Segelstell kann der Eigner nach seinen Wünschen und Erfahrungen treffen. Allerdings ist ein hochwertiger Satz Foliensegel sinnvoll, weil die Crew während des Segelns nur geringe Trimmmöglichkeiten hat. Von den Tüchern wird also eine hohe Profiltreue auch bei hohen Windgeschwindigkeiten erwartet, wenn man die Fock über einen weiten Windbereich stehen lassen will.

verwinden ohne zu schlagen und der Segeldruckpunkt nach unten wandern. Das funktioniert umso besser, je weniger das Vorsegel überlappt.

Deck und Cockpit

Das geräumige Cockpit ist ergonomisch gestaltet und es macht richtig Spaß, an der Pinne zu sitzen oder zu schoten. Der Steuermann kann sich dabei mit den Füßen am Podest für die Großschot abstützen, unter welcher der Schacht für den Außenborde untergebracht ist.

Für den Vorschoter kann eine Fußstütze aus GfK in eine Halterung am Cockpitboden eingesteckt werden.

Das Deck wirkt sehr aufgeräumt, weil viele Leinen darunter verschwinden. Beispielsweise verlaufen die Travellerleinen und die Achterstagtalje unter Deck. Details, die Kuhn möglicherweise bei Wally-Yachts, seinem früheren Arbeitgeber, verinnerlicht hat.

Auch andere Detaillösungen an dem Boot zeigen ein gewisses exklusives Niveau. So fährt die Badeleiter nicht einfach nur aus einer Klappe im Spiegel aus, wenn man an der entsprechenden Leine zieht, sondern entpuppt sich als komfortable Treppe mit großflächigen Stufen, die auch als Gangway genutzt werden kann.

Ein anderes schickes Detail ist am Niedergang zu finden. Dort wird nicht einfach nur ein Steckschott eingesetzt, das beim Segeln irgendwo gelagert werden muss. Bei einem Fahrzeug-ausrüster hat Kuhn einen stabilen Rolladen mit Aluminiumlamellen erhalten, der fest eingebaut ist und erst sichtbar wird, wenn der Niedergang verschlossen ist.

Der Hubkiel lässt sich bis auf einen Tiefgang von 1,20 Meter elektrohydraulisch anheben, wobei je nach Eigenerwunsch auch andere Optionen machbar sind.

Überhaupt sind bei dem Boot lediglich das Konzept und die grundsätzlichen Maße festgelegt. Details werden so ausgeführt, wie der Kunde das möchte.



1



2

1. Form folgt Funktion: Auf Überflüssiges wurde unter Deck verzichtet und das was vorhanden ist, wurde hochwertig ausgeführt. Eine Innenverkleidung oder Wegerrung ist bei der Sandwichstruktur aus technischen Gründen nicht notwendig. Die beiden Kojen im Achterschiff sind auch für große Personen geeignet.
2. Der Kielkasten der Hubkielversion dominiert den Raum unter Deck. Die beiden Schränke mit Spüle und Kühlbox sind eher eine „Dreingabe“. In erster Linie nehmen sie die Riggkräfte auf.
3. Die Schranktüren bestehen aus leichten, furnierten Schaumplatten und sind mit robusten Topfbändern montiert. Unter der waagrecht stabilen Klappe befindet sich die Kühlbox.
4. Die Beschläge und die Decks-ausrüstung sind hochwertig und praxisingerecht angebracht. Das Vorluk schließt mit der Decksfläche ab.
5. Zwischen Niedergang und Motorschacht befindet sich eine tiefe Backskiste.
6. Die „Badeleiter“ fährt aus dem Spiegel aus und hat richtige Treppenstufen. Sie kann auch als Gangway dienen.
7. Eine Chemietoilette befindet sich unter dem Niedergang.
8. Rolladen statt Steckschott. Eine praktische, elegante Lösung.



5



6



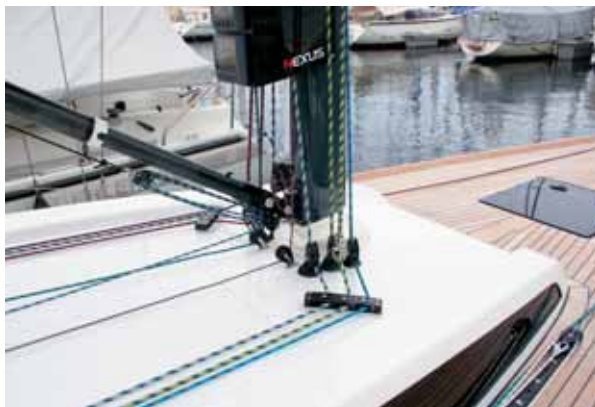
7



8



3



4



Zahlen

9,50 m	Länge über alles
2,65 m	Breite
830 kg	Ballast:
1950 kg	Gewicht:
1,20 – 2,20 m	Tiefgang
36,8 m ²	Segelfläche groß
25,7 m ²	Segelfläche Fock
125 m ²	Gennaker
Motor	Schachtmotor
136 300 €	Grundpreis ohne Segel und Mehrwertsteuer ab Wert

Werft: **Speedwave, Rudi Magg & Co. GmbH, D-88079 Kressbronn-Gohren, Telefon +49 (0) 75 43 / 9 64 47-0, info@speedwave.de, www.speedwave.de**

Konstruktion: **Pascal Kuhn, Brahmweg 9, D-88214 Ravensburg**

Stärken und Schwächen

- + **Wenig Tiefgang**
- + **Gute Segelleistung**
- + **Einfaches Handling**
- + **Verarbeitung**
- **Detaillösungen noch nicht ganz ausgereift**

Fazit

Die spw9.5ds von Speedwave ist ein rassischer Daysailer, der durch einfache Bedienung und gute Segelleistungen überzeugt. Ein Boot für den Tagestörn mit kleiner Crew, zu zweit oder auch Einhand. Alles ist möglich und das Boot funktioniert auch bei mehr Wind ohne halbe Fußballmannschaft auf der Kante. Pinne, Großschot, Fockschot, Traveller und Achterstag: Um mehr muss man sich während des Segelns nicht kümmern. Das setzt aber hochwertige Segel aus dehnungsarmen Materialien voraus, und einen sorgfältigen Grundtrimm. Technischer Minimalismus heißt nicht, dass Segeln und Trimmen dadurch einfacher würden. Man hat auf dem Wasser nur noch geringen Einfluss auf seine grundsätzliche Riggeinstellung und muss sich die Gedanken über den Bootstrimm vor dem Auslaufen machen. Insbesondere der Oberwankenspannung kommt dabei eine zentrale Bedeutung zu.

Das Konzept von Speedwave ist, ein Boot mit minimaler Standardkonfiguration und viel Raum für individuelle Lösungen anzubieten. Das spricht Eigner an, die ein individuelles Boot suchen, denen der Aufwand bei einer Einzelkonstruktion aber zu hoch ist.

Das Standardboot besteht aus Glas-Epoxid, hat einen Festkiel und hochwertige Beschläge. Es ist mit Carbon-Rigg und Rodwanten ausgestattet und besitzt einen Bugspriet aus Kohlefasern. Unter Deck ist es, bis auf die strukturellen Einbauteile, leer.

Es kostet mit Mehrwertsteuer 162 197 Euro und braucht noch einen Satz Segel. Mit entsprechender Zusatzausstattung ist die 200 000 Euro-Marke dann bald gefallen. Das Boot mit der hier vorgestellten Ausstattung dürfte etwa 220 000 Euro kosten. Dazu kommt noch ein Satz Segel, für den man noch einmal etwa 12 000 bis 15 000 Euro einkalkulieren sollte.