

wave



RAHMI KOC > SPITHILL > GUNBOAT 68 > 43 WALLYTENDER > FSC 1 > SCHOTTLAND



Zeig mir deine Yacht und ich sage dir, wer du bist – in diesem Fall war das ausgesprochen einfach. Der dritte ausgelieferte Gunboat-Carbocat heisst SeaTilt, da muss man nicht mehr weit suchen. Team Tilt – da war doch was? WAVE war in La Grande Motte und machte ein paar schnelle Schläge auf dem besonderen Eigner-Multi...

Nomen est nomen

Im Vorfeld mussten wir der PR-Dame der Gunboat-Werft Diskretion zusichern, deshalb werden wir hier den Namen des Eigners nicht verraten. Wer mehr wissen möchte, kann ja die WAVE Ausgabe 17 hervorheben und nachlesen, wer dort unsere 10 Fragen beantwortet hat. An dieser Stelle keine Namen, versprochen ist versprochen.

Der Cat selbst tut alles, um nicht ungesehen zu bleiben. Dunkelgraue markante Rümpfe, mächtige Daggerboards, nach hinten geneigter Carbon-Mast von Lorimar (4 Meter länger als in der Standardversion) – das sieht nicht nach gemütlichem Buchtenhüpfen aus, diese Maschine ist ein wahrer Meilenfresser. Die SeaTilt ist speziell auf Speed bei Leichtwindbedingungen ausgelegt, mit mehr Wind kann jeder segeln, aber bei leichten Winden zeigt sich der Unterschied. So stand Gewichtseinsparung ganz zu oberst auf der Anforderungsliste.





Mit den Designern von VPLN hat man es sowieso mit Diätfreaks zu tun, die auf den Racing-Multis jedes Gramm abspecken. Bei Gunboat hat man dann doch wieder ein paar Gramm hier und da in die Carbonformen und Wandstärken investiert, sicherheitshalber, wie mir COO William Jelbert beim Werftrundgang erzählte. Witzig: die höchste Einsparung erreicht man über die Möblierung. Was z.B. aussieht wie eine Massivholzplatte, hebt sich an wie ein Fliegengewicht. Dank einem luftigen Nomex-Waben Compoundsandwich bleiben die Bauteile extrem leicht. Das Material ist absolutes HiTech, welches auch bei der Fliegerei zum Einsatz kommt. Die Gewichtsminimierung erlaubte es dann auch der Schweizer Eignerfamilie, ein paar Extras einzubauen, wie einen Tauchkompressor und Air Conditioning. Trotzdem bleibt der Gunboat-Cat immer noch in einer racingmässigen Gewichtsklasse.

In den Werfthallen von Gunboat (gleich neben Schwesterfirma Outremer) wartet der Ausrüstungsbereich auf Rumpf #4, der sich noch in der Lackierhalle befindet. Rumpf #5 präsentiert sich noch im völligen Carbonlook, Darth Vader hätte seine helle Freude daran. Trotz zwei Monaten Lockdown und gebremster Produktion hatte die Auslieferung der SeaTilt nur drei Wochen Verspätung auf den Zeitplan. Wer die Termintreue grosser Werften kennt, hakt das locker ab – alles im Toleranzbereich. Es waren ja nicht nur die eigene gebremste Produktionskapazität, auch sämtliche (Zu-)Lieferketten waren unterbrochen. Da halfen nur gute Beziehungen und Flexibilität, um an die hochwertige Ausrüstung zu kommen, ohne den Workflow abreissen zu lassen.

DARF ES ETWAS MEHR SEIN?

Die Gunboat Werft hat sich als eine der ersten Unternehmen an die Kombination von Luxus und Performance gewagt. Und das mit Erfolg. Guboa-Cats wie Phaeton & Co sorgten bereits auf den Regattabahnen für Furore, wo sich die Leistungsdaten der Kats nicht vom Komfort bremsen liessen. Seit 2016 gehört der Gunboat-Brand unter das Dach von Grand Large Yachting und wurde zu einem wahren





Kompetenzzentrum für luxuriöse Grand Prix Katamarane. Mit so hochkarätigen Experten wie VPLP Design, Patrick le Quément, Christophe Chedal Anglay und Loïck Peyron ist die Crème de la Crème der Multihull-Szene versammelt. Zusammen mit dem Design- und Ingenieurteam und den versierten Bootsbauern wird damit garantiert, dass die Gunboat-Cats die 3600 Quadratmeter grosse Werkhallen nach Plan, segelfertig und mit dem berechneten Gewicht verlassen. Auch wir verlassen jetzt die Fertigungshallen, überqueren die Strasse und nach ein paar Metern stehen wir vor der eleganten Rennziege. Ben, der Skipper zeigt uns gleich die Assets „seiner“ SeaTilt. Die Steuerruder sind in drei Stufen variabel im Tiefgang, so kann er auch schön gelegene Badebuchten ansteuern. Kein Geringerer wie Profisegler Michel Desjoyeaux hat den cleveren Mechanismus konstruiert – „Le Professeur“, wie er in Seglerkreisen genannt wird, hat wieder volle Arbeit geleistet. Ich zücke die Kamera, doch halt, Fotografieren verboten...

Dafür kann ich mir die verbauten Materialien und die tadellose Verarbeitung näher anschauen. PNB-Rigg, Harken-Winschen, Dyneema-Gut, Titanbeschläge... hier wurde an nichts gespart. Der Magic Trim des Grossegels mittels Hydraulikarm ist toll, wenn er funktioniert. Da SeaTilt jedoch um die Welt segeln soll, liegt nicht hinter jeder Insel eine Servicestation, sollte die Technik mal Zicken machen. Der kluge Segler sorgt vor. Deshalb ist ein konventionelles Back-up-System bereits vorinstalliert. On ne sait jamais...





Der Karbonmast von Lorimar ist drehbar und steht vor dem Arbeitscockpit, das seinerseits wieder direkt vor dem Steuermann liegt. Etwas ungewohnt die Steuerzone mit ihrer Elektronik (B&G) und Displays mitten im Salon, aber für die klare Kommunikation von Manöverbefehlen vom Steuermann an die Crew nicht zu toppen. Durch das grosse Dachfenster kontrolliert der Skipper die Stellung des Gross, bei schönem Wetter sorgt das Schiebedach für Cabrio-Feeling. Das durchgelattete schwarze Gross von North Sails geht den Mast hoch und rastet sich mit einem entschlossenen „Klonk“ an der Mastspitze ein – „Overhoisting“ nennt sich das, so wird das Fall beim Segeln entlastet.

Kaum aus der Marina, rauschen die beiden Daggerboards durch die Rümpfe. Von 1.2 bis 4.5 Meter lässt sich die Tiefe der Boards einstellen. Meistens segelt man mit der vollen Länge. Der Cat wurde auf Wunsch des Eigners auf schwache Windstärken konzipiert. Gewiefte Segler

kommen auch mit mehr Windpower zurecht, aber ohne Wind ist auch der beste Segler machtlos. Und die SeaTilt macht aus jedem Hauch das Beste. Wo andere Yachten sitzenbleiben, schweben wir an ihnen vorbei – sogar noch ohne den Code Zero gesetzt zu haben. Noch hat sich keine Nachmittagsbrise gebildet, der Wind springt da und dort auch um 180 Grad. Mit der Selbstwendefock ist die Windverfolgung kein Problem, der Cat wendet und halst, dass es eine Freude ist. Bei sieben Knoten Wind holt der Gun-Cat rund neun Knoten heraus. Als der Wind etwas zunimmt, segeln wir immer schneller wie unser Luftantrieb, bei TWS 9.1 loggen wir 9.8 kn ein. Was wir mit diesem Régime de brise natürlich nicht schaffen, ist das Abheben eines Rumpfes. Wenn der Wind etwas stärker wird, spürt man, dass der Luvschwimmer bereits übers Wasser zu glitschen beginnt. Ben erklärt mir, dass bei 20 Knoten gerefft werden müsste. Der Kat ist noch in der Regulierungsphase, es wird interessant sein, mit der segeleproben Eignerfamilie die Eckdaten des Gunboats auszuloten. Auch verfügt die SeaTilt über einen höheren Mast und einen verlängerten Bugspriet. Bei der Bordelektronik sind die Polardaten des Vorgängermodells abgespeichert, ab und

zu schafft SeaTilt die Leistungsdaten zu übertreffen. Da ist beim Feintuning sicher noch Luft nach oben vorhanden. Helfen können da sicherlich ein paar technische Gimmicks: im Gross sind Sensoren von Spinlock eingebaut, die verschiedene Daten für ein besseres Segel-Monitoring und – Management geben. Da werden Infos über die UV-Belastung, Einsatzstunden, G-Force und Flogging (Segelschlagen) direkt aufs Smartphone geliefert. Sail Manager - ein Beruf mit Zukunft?

WENIGER IST WIE IMMER MEHR

Unaufgeregt ist das Interieur des Windpower-Cats. Kein protziger Luxus, eher seglerisch-karge Funktionalität, aber immer von höchster Verarbeitungsgüte. Vier schöne Doppelkabinen für die Eignerfamilie und/oder Gäste, dazu eine Crew-Kabine im Backboardschwimmer. Die Badezimmer verdienen ihren Namen, sind hell und recht gross. Die Eignerkabine(n) bekommen durch verschiedene Fensterformen viel natürliches Licht. Da man sich an den schönsten Spots der Welt sowieso immer gerne im Freien aufhält, wurde die gedeckte Aftercockpitzone besonders grosszügig gestaltet. Openair-BBQ und Küche sind ja heute fast Standard auf grösseren Yachten.



... La vita è bella!



Grand Large Yachting

Die Unternehmensgruppe vereinigt die Marken Gunboat, Outremer, Allures und Garcia unter einem Dach.

www.grandlargeyachting.com

T STEFAN DETJEN
 F GILLES MARTIN-RAGET / MATTHIEU
 ROUGEVIN-BAVILLE / STEFAN DETJEN

UNSER EINDRUCK

Bereits der erste Eindruck war gut und es ging auch so weiter. Schön auch der Blick hinter die Kulissen, um den Entstehungsprozess besser bewerten zu können. Wie COO William Jelbert beim Rundgang erklärte, beginnt Sicherheit und Stabilität bereits beim Designvorgang. Den Gunboat-Cat als „grünes“ Boot zu bezeichnen ist mutig, doch wenn man die Gewichtseinsparungen, Sonnenzellen auf dem Salondach und die Leichtwindeigenschaften zusammenzählt, kann der Cat bei der Nachhaltigkeit gewiss ein paar Punkte sammeln, da die beiden konventionellen Yanmar-Motoren weniger zu leisten haben und damit weniger Diesel beim Verbrennen benötigen.

Gewichtsparen kann man auch bei sorgfältiger Herstellung: kommen die

Rumpfformen perfekt aus der Form, ist weniger Spachtelarbeit (= Spachtelmasse) nötig und auch beim Lackieren kommt man mit weniger Farbenkilos aus. Bei zwei Rümpfen mit Aufbau fällt das wortwörtlich ins Gewicht. So werden auch die beiden im Bau befindlichen Gunboats nicht lange auf solvente Käufer warten müssen. Schnell und komfortabel segeln

ist eine Formel, die gefällt. Die potentiellen Eigner kommen fast alle von grossen Monohulls zu grossen Kats, wie mir CEO Benoit Lebizay erklärt. Die haben sich während der Covidkrise mit Investitionen etwas zurückgehalten, doch die meisten von ihnen sind reicher aus der Pandemie herausgekommen und so wird der nächste Verkauf eines Gunboats bald anstehen...

