

**Baja
California:**

*Charmante
Trostlosigkeit
von
Carl Victor*

Kuba:

Segeln bei Fidel

Broadblue 42

Fahrtbericht

Mecklenburg

Das Hausbootrevier



Nachrichten

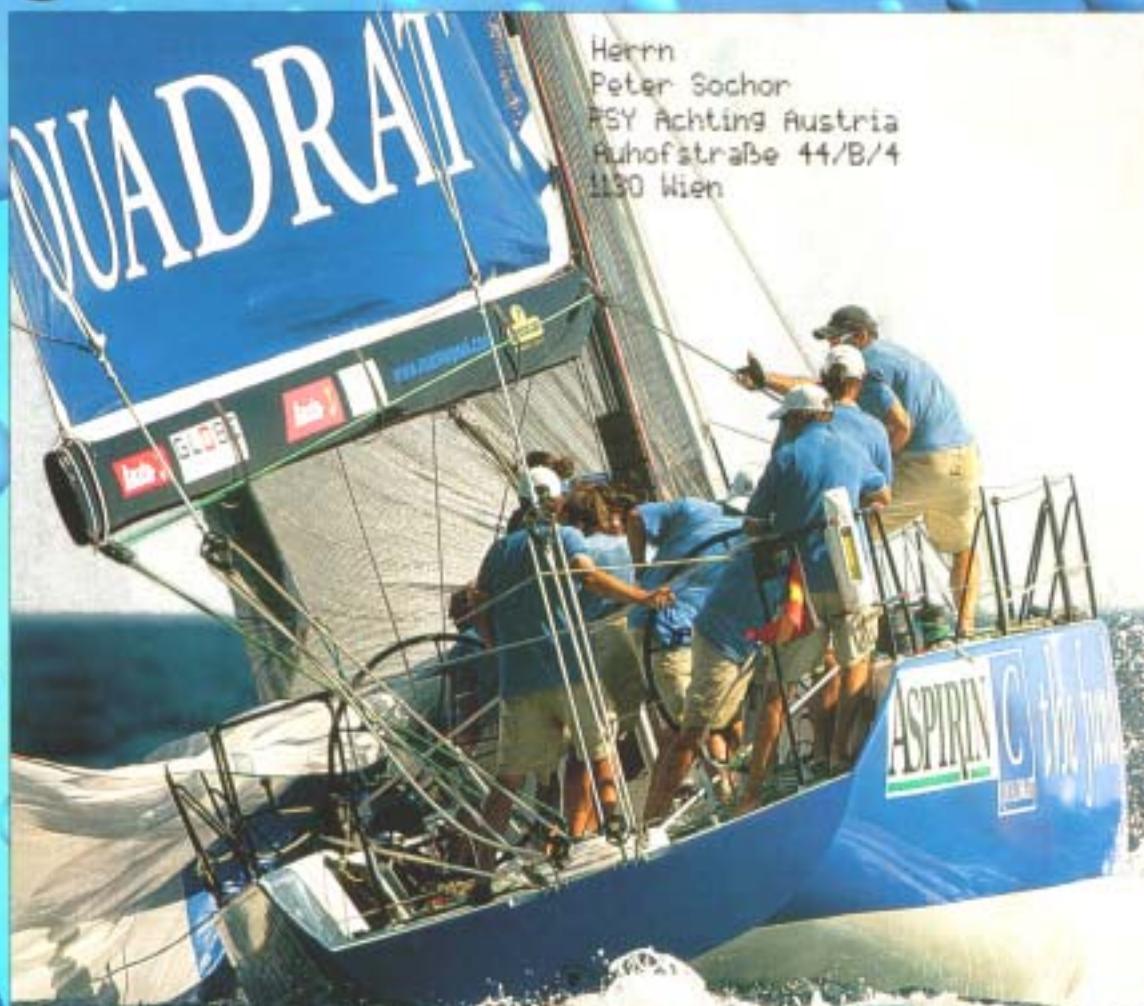


ÖSV
in Zusammenarbeit mit
SKIPPER CLUB



YACHT INFO

ÖSTERREICHISCHES MAGAZIN FÜR DEN SEGEL- UND MOTORYACHTSPORT AUF SEE
€ 3,40 / € 4,50 (D) • Nr. 3/04 • September 2004 • Verlagspostamt 2500 Baden



Herrn
Peter Sochor
FSY Achtung Austria
Ruhofstraße 44/B/4
1130 Wien

Copa del Rey

*Österreichs Yachten schlugen sich gut
im elitären Feld!*

Broadblue 42



Eine Traditionsmarke wurde wieder belebt

Die Geschichte ist nicht neu: Eine Unternehmensgruppe hat in anderen Geschäftsfeldern Gewinne erwirtschaftet und übernimmt eine renommierte, aber finanziell angeschlagene Traditionsmarke.

Die Broadblue-Firmengruppe bestand bisher vor allem aus dem Unternehmen Broadblue Cabinet, gegründet 1989, das mit der Erzeugung von Möbeln mehrere Millionen Pfund Jahresumsatz erwirtschaftet. Eine Verbindung zum Bootsbau bestand allerdings auch, da Broadblue das renommierte britische IBTC (International Boatbuilding Training College) betreibt, wo junge BootsbauerInnen seit 1975 traditionellen Holzbootbau, aber auch den Umgang mit modernen Composite-Materialien praktisch erlernen und umsetzen können.

2001 übernahm Broadblue

die traditionsreiche britische Katamaran-Werft Prout, bekannt durch die Snowgoose-Typen, die weltweit in mehreren 100 Einheiten verkauft wurden und den modernen Kreuzer-Katamaran-Bau prägten.

Man holte das Konstruktions- und Produktionsteam wieder „heim“ nach Oulton Broad, Suffolk. Der Firmenname ist nun Broadblue Catamarans, die Boote laufen unter dem Typennamen Broadblue. Die beiden aus der Prout-Ära stammenden Modelle 38 und 46 wurden modernisiert und werden zunächst weiter produziert, während das Modell 42 neu designt wurde. Die Broadblue-42 wurde 2003 in Southampton erstmals vorgestellt und bereits 15mal verkauft bzw. bestellt. Neue Typen sind in Planung und sollen im Herbst präsentiert werden.

Über den österreichi-

von Fritz Kalteis
(Text)
Et Gerhard Maly
(Fotos)

schon Vertreter PSY-Yachting (www.psy-yachting.com) wurde ein Yacht Info-Team im Juli zu einem Probesegelein in den Solent nach Portsmouth eingeladen, was wir natürlich auch für ein paar Seitenblicke auf das uns bereits von früheren Besuchen bekannte Revier nutzten und was uns noch einen getrennten Bericht wert sein wird.

Robert Underwood, selbst Gründungsmitglied bei Prout und Chef von Broadblue Catamarans, empfing uns in Heathrow. Bei der 2-stündigen Autofahrt nach Portsmouth im Stau der A2, einer der meistbefahrenen Autobahnen Englands, konnten wir Näheres über die neue Firmen-Konstellation erfahren.

Robert ist sehr froh, wieder mit der alten Stamm-Mannschaft aus der Prout-Ära, wie Bob Dempsey, dem Produktleiter, und Stuart Davidson, dem Designer, zusammenarbeiten zu können. Die Stamm-Crew blickt auf eine 30-jährige Erfahrung im Katamaran-Bau zurück und wurde durch junge, sehr gut ausgebildete MitarbeiterInnen aufgestockt. 15 hoch qualifizierte Frauen und Männer erzeugen und vertreiben heute ca. 40 Boote im Jahr, was im Vergleich etwa zu Fountaine-Pajot nicht viel ist, aber bei Schiffsgrößen über 38 Fuß schon bei 15-20 verkauften Einheiten zu schwarzen Zahlen führt, wie Robert erklärt.

Robert erzählt auch, dass man die „new generation of British catamarans“, die mit dem Modell 42 begonnen wurde, bald durch eine kleinere 36er, und eine große 56er erweitern wird. Alle Typen sollen in verschiedenen Ausbaubauvarianten angeboten werden, um sowohl die Bedürfnisse von Eignern, aber auch des Chartermarkts zu erfüllen. Unter den Prout-Kunden sind traditionell sehr viele Blauwasser-Segler. Man will dieses Kunden-Potenzial



pflügen und sieht sich in diesem Marktsegment als Alternative zu den französischen Werften.

In diesem Sinn betont man die solide Bauweise, die den harten Anforderungen weltweiter Ozean-Reisen genügen muss, und will dabei auch nicht unbedingt zu den billigsten Anbietern zählen. Broadblue positioniert sich preislich etwa in der Mitte zwischen Fountaine-Pajot und Privilege.

Robert sucht aber auch Partner, um in Kroatien und in der Türkei Broadblue-Katamarane im Charterbetrieb anzubieten. Markt-Studien haben ergeben, so Robert, dass die Nachfrage nach Katamaranen im Charter



auch im Mittelmeer zunimmt. Das kann man nur bestätigen, bieten doch seit einigen Jahren alle namhaften Charter-Firmen zunehmend Katamarane an, von tropischen Revieren ganz zu schweigen, dort haben Katamarane bereits traditionell einen hohen Anteil.

Um dieses Konzept umzusetzen, muss man zunächst Kauf-Charter-Modelle anbieten, die für Anleger interessant sind.

Äußerliches

Am nächsten Morgen überqueren wir per Fähre den Hafen von Portsmouth und erreichen die Camper & Nicholson-Marina, wo das Test-Boot an einem

Schwimmsteg liegt.

Da hinter der Broadblue-42 ein Exemplar der weit verbreiteten Belize-43 von Fountaine-Pajot steht, ergibt sich eine unmittelbare Vergleichsmöglichkeit beim Äußeren der beiden Boote. Zuerst fällt der wesentlich größere Freibord der Broadblue ins Auge. Ebenso der starke positive Deckssprung, während die Belize mit ihren senkrechten kurzen Steven und dem beinahe schon negativen Deckssprung eher an einen modernen Sport-Kat („wave-piercer“) erinnert. Um diesen hohen Freibord optisch zu verringern, wird auf die tiefblauen Rümpfe (aufpreispflichtig) ein weißes Coach-roof-Deck draufgesetzt. Der Kajütaufbau wirkt sehr elegant, man bevorzugt mehrere kleinere Fensterflächen, ähnlich wie bei den Lagoon-Typen.

Robert erklärt, dass diese Rumpfform mit den scharfkantigen hohen Steven in schwerem Seegang das Boot stabiler macht, der Auftrieb ist größer, ein Unterschneiden des Lee-Schwimmers wird vermieden – dies hätte sich bei Schlepptank-Versuchen gezeigt.

Wie fast alle Kreuzer-Katamarane besitzt auch die Broadblue-42 keine Schwerter, sehr

wohl aber Kiele, die profiliert sind und damit Drag (Auftrieb) erzeugen, ähnlich einem profilierten Kiel bei Einrumpf-Kielbooten. Dies zeigte sich auch später beim Segeln, die Abdrift der Broadblue ist bei genügend Fahrt erstaunlich gering.

Das Rigg

Beim 2-Saling-Rigg mit doppelten Diamonds fällt auf, dass man auf Jumpstag-Spreizen verzichtet hat, das 7/8 Kutter-Rigg trägt in der Grundausstattung nur ein Vorstag, gegen Aufpreis ist ein Kutter-Rigg wie bei unserem Test-Boot erhältlich. Dabei kann man das vordere Stag für einen Yankee (Klüver), aber auch für eine Genua oder einen Blister verwenden. Alle Vorsegel können gerollt werden (Profurl), auf Wunsch mit Hydraulik oder elektrisch. Das weit ausgestellte durchgelatete Groß besitzt drei Reff-Reihen und wird auf kugelgelagerten Rutscher-Systemen gefahren, Lazy-jacks und Lazy-bag sind serienmäßig.

Deck und Cockpit

Der Steuerstand liegt an der Bb-Seite. Der bequeme verstellbare Sitz für den Rudergänger ist Standard, ebenso der große stabile Cockpit-Tisch für acht Personen. Die Winschen für Fallen und Vorsegel-Schoten befinden sich am Kajütdach und sind gut bedienbar, wenn man im gut geschützten Cockpit auf die Sitzduchten steigt. Schoten und Fallen sind abklemmbar. Die Schot-Winschen könnten für unseren Geschmack um eine Nummer größer sein. Auf Wunsch können alle Winschen elektrisch betrieben werden. Großschot und Traveller werden über eine einzelne Zentralwinch bedient. Gegen Aufpreis können verschieden große Davits montiert werden, ebenso ein sehr stabiles Bimini und eine große Sprayhood. Diese soll noch verbessert werden, seitlich kamen bei den im Solent herrschenden Bedingungen zeitweise Wasser-Schwälle ins Luv-Cockpit.

Gut ist die Unterbringung des Haupt-Ankers. Er ruht am vorderen Ende des Decks, gleich

Technische Daten:

LüA: 12,8 m
 BÜA: 6,7 m
 Tiefgang: 1,25 m
 Gewicht: 9,1 to
 Maschine: 2 x 30 PS
 (Testboot 2 x 50 PS)
 Batterien: 3 x 110 Ah
 Service, 2 x 110 Ah
 Starter
 Großsegel: 65 qm
 Stagssegel: 36 qm
 Blister : 150 qm
 Diesel : 440 l
 Wasser: 400 l

beim Vorstag, während der Kettenkasten aus Gewichtsgründen weiter achtern liegt.

Dies hat den Vorteil, dass man auch ohne Hanepott ankern kann. Die 1500 Watt Ankerwinch und 70 m Kette (10 mm) sind serienmäßig, der Anker kann aus dem Cockpit bedient werden.

Bauweise

Mit 9,1 to liegt die Broadblue im oberen Gewichtsbereich (zum Vergleich Belize-43: 7 to). Damit ist vorweg klar, wo die Stärken der Broadblue liegen: Das Motto heißt Seetüchtigkeit, Festigkeit der Verbindungen und Haltbarkeit.

Der Rumpf wird im Handauflegeverfahren laminiert, ausschließlich mit Biaxial-Rovings unter Verwendung von Isophthalsäure-Harz, beanspruchte Stellen sind Kevlar-verstärkt. Unter der Wasserlinie besteht der Rumpf aus solidem Laminat, über der Wasserlinie und für das Deck wird ein Sandwich-Laminat mit Balsaholz verwendet. Alles in allem klassischer, solider Bootsbau. Die Schotten sind Composites mit Honeycomb-Struktur und Schaumkern. Die Broadblue besitzt im Vorschiffsbereich der beiden Rümpfe und in den achteren Abteilen wasserdichte Schotten, die das Schiff bei ernstesten Kollisionen schwimmfähig halten. Die Kiele sind getrennt geformt und an die Rümpfe geklebt, sodass sich bei Grund-Berührungen eine Sollbruchstelle bildet, durch

die die Rümpfe selbst unbeschädigt bleiben. Die Fenster sind aus 10 mm starkem Kunstglas, man verweist stolz darauf, dass man hier das gleiche Material und die gleiche Stärke wie bei den großen Super-Yachten, etwa der Oyster, verwendet.

Jede Broadblue-42 bekommt daher auch ein Lloyds-Zertifikat, ausgestellt für Kategorie A (Ozean) und natürlich ein CE-Zertifikat.

Ein Blick ins Innere

Der Salon wirkt auf den ersten Blick hell und luftig. Die rundum reichenden Fenster ergeben guten Ausblick und viel Licht. Alle Fenster sind mit Jalousien verschließbar.

Die Einbauten werden in heller amerikanischer Kirsche gefertigt, es sind aber verschiedene Holzarten möglich. Dass hier eine professionelle Möbelindustrie dahinter steckt, erkennt man am Geschmack und an der Fertigungsqualität, die man sonst auf englischen Schiffen nicht gewohnt war. Um Gewicht zu sparen, werden die Türen aus Sandwich mit Schaumkernen gefertigt, was man ihnen aber keineswegs ansieht. Die Beschläge sind italienischer Herkunft und entsprechend schön gestylt.

Einrichtung

Der Salon bietet eine große Pantry mit Corian-Arbeitsplatte, serienmäßig Niro-Kühlschrank und Tiefkühl-System und mit großem Stauraum. Daneben ein Tisch für acht Personen, Sitzbänke mit 15 cm Polsterauflagen. Der Navi-Bereich ist eher klein und trägt dem Trend Rechnung, dass man keinen Platz für voll ausgebreitete Seekarten benötigt, sondern nur mehr Platz für ein Notebook.

Die beiden Schwimmer sind in der Basis-Ausführung symmetrisch eingerichtet. Je eine Achterkabine eine Vorschiffskabine mit Doppelbett. Dazu je ein Nassraum mit abgeteilter Dusch-Kabine, Waschtisch ebenfalls in Corian. Dazu genügend Stauraum.

Die WC's sind serienmäßig mit Fäkalientanks ausgerüstet.



Technik

Zwei Volvo-Diesel (je 30 PS, gegen Aufpreis 50 PS), 30 PS reichen aber aus, 330 Ah Service-Batterien, jeweils 110 Ah als Starter-Batterie pro Maschine.

Für die Verkabelung gibt es, wie nach CE vorgeschrieben, einen Schaltplan, die Kabelbäume hinter dem Kajütschott wirken optisch vorbildlich und sind von innen her gut zugänglich, ebenso die Motorräume, die im Übrigen sehr gut geräuschisoliert sind. Jeder Motorraum ist serienmäßig mit einer Entlüftung und einem automatischen Löschesystem ausgestattet.

In den Motorräumen ist noch genügend Platz für Generator, Seewasser-Entsalzer, Heizung und Klimaanlage. Die Ruderanlage ist hydraulisch und eher indirekt (vier Umdrehungen am kleinen Rad), entsprechend ungewohnt ist das indifferente Feeling beim Steuern. Nichtsdestoweniger ist das Ansprechverhalten der Ruderanlage wie auch das Kurshaltevermögen gut.

Unter Maschine

Wie bei Katamaranen üblich, kann man das große Schiff recht gut mit den beiden Maschinen dirigieren, was den Manövern viel von ihrem Schrecken nimmt. Fahren kann man die Broadblue-42 auch gut mit einer Maschine.

Wir erreichen locker eine Marschfahrt von 8 kn mit den beiden 50 PS Volvos. Dabei ist es in allen Teilen der Kajüte, auch in den Achterkabinen, erstaunlich leise. Die Sitzposition hinter dem Ruder ist gut, man überblickt alle vier Ecken des Bootes.

Unter Segel

Draußen im Solent erwarten uns bei Sonnenschein mit rasend schnell vorbeiziehenden



Cumuli 28 bis 34 Knoten aus SW mit entsprechend ruppiger, kurzer und steiler See, also ideales Testwetter. Dazu ein ordentlicher Tidenstrom und Schiffe aller Größen von allen Seiten, alles in allem ganz schön stressig, für Solent-Segler hingegen alltäglich.

Ein Reff ins Groß und die Stagfock gesetzt, alles in allem etwa 70 qm. Die serienmäßigen Segel stammen von Jeckells und sind optisch von guter Qualität bei gutem Stand.

Damit fährt das Boot mit etwa 55 Grad zum wahren Wind bei erstaunlich geringer Abdrift (ca. 5 Grad) mit ca. 8 kn. Bei 50 Grad geht die Geschwindigkeit recht schnell zurück, prügeln hoch am Wind mag das Boot, wie alle Katamarane, nicht. Die steilen Wellen werden von den scharfen Rümpfen eher gleichmäßig durchschnitten, ab und zu findet ein Schwall den Weg ins Cockpit (siehe verbesserungswürdige Sprayhood!). Zum Dichtholen der Stagfock hätte ich mir etwas größere Winschen (oder mehr vorherige Besuche in der Kraftkammer) gewünscht.

Für mein Gefühl ist das Feeling am Ruder zu indifferent. Robert erklärt, dass es eine Ruder-Variante mit nur 2,5 Umdrehungen von hart Bb bis hart Stb gibt, die ein direkteres



Feeling ergibt.

Am Halbwindkurs fahren wir bis zu 9,5 kn, was uns bei den herrschenden Windverhältnissen etwas enttäuscht, wir hätten gerne die 10- und 12-kn-Marke raumschots überschritten. Nicht enttäuscht waren wir vom Seeverhalten des Bootes. Der Wasserablauf zwischen den Rümpfen, den man von den Notausstiegslukken gut beobachten kann, ist gleichmäßig und erinnert bei 9 kn an einen rasenden Wasserfall.

Bei tiefen rauen Kursen geht der Speed auf 7,5 kn zurück, was aber als normal zu werten ist. Da hätten wir mehr Segelfläche benötigt, was der mitsegelnde Eigner aber aus durchaus verständlichen Gründen bei den herrschenden Bedingungen nicht wollte.

Die Schiffsbewegungen sind Katamaran-typisch, aber ohne große Nick-Schwingungen.

Der Fotoapparat am Salontisch bleibt liegen, das Bierglas halte ich aber doch lieber in der Hand, entgegen kommt uns ein oranges Lifeboat der RNLI mit einem 30 Fuß Segler im Schlepp, die Crew frierend und nass in Ölzeug und Schwimmwesten, die meisten Einrümpfer fahren 2. oder 3. Reff und stark gekürzte Fock, ohne Ölzeug geht da nichts, wir hingegen segeln in Segelhosen und leichter Jacke.

In der Kajüte ist es ruhig, nichts knarrt, auch nicht in den Rümpfen, alle Türen lassen sich passgenau öffnen und schließen, kein Wasser bei den Luken und Fenstern.

Die Zielsetzung bestätigt sich: Seetüchtigkeit und Solidität vor Geschwindigkeit.

Resümee

Ein neuer und würdiger Hecht im Karpfenteich der großen französischen Werften, der vor allem Blauwasser-Segler ansprechen wird und bei Berücksichtigung der soliden Verarbeitung und qualitativ hochwertigen Einrichtung und Ausstattung preislich durchaus attraktiv ist.

Ob sich das Boot auch im Charter-Business gegen die weit verbreiteten Typen von Nautitech und Fountaine-Pajot durchsetzen kann, darauf darf man gespannt sein.

