

Neue Generation

Andere Rumpfform, asymmetrisches Layout,
Carbon komplett. Der in Dubai von PCT gebaute Racer
soll das heiÙe One-Design der Zukunft sein



Nimmt jede Welle mit, gleitet:
174 Quadratmeter Tuch am
zwei Meter langen Bugsprit



Leichter geht es kaum: Der Kohlefasermast von Southern Spars ist mit Wanten und Stagen aus Carbon vom selben Hersteller geriggt

dem Bug in der Luft und nicht im Wasser.“ Auffällig auch der negative Deckssprung: Der Katzenbuckel schafft etwas mehr Innenraumhöhe und macht das Deck steifer. Klar, dass dem moderat breiten Boot keine Kimmkanten fehlen.

Der Ballasträger ist als Hubkiel ausgeführt. Der Kiel lässt sich per Talje und Wansch liften, was den Tiefgang von 2,90 auf knapp zwei Meter reduziert. Die Maßnahme dient nicht nur der Hafentauglichkeit, sondern dem einfacheren Transport, eine der weiteren Vorgaben. Das Schiff passt in einen offenen 40-Fuß-Container. Dazu werden Kiel und Ruder entfernt, dann der Rumpf in ein spezielles Transportgestell gehoben, mit dem sich das Schiff hochkant drehen lässt, was die Breite von 3,42 Meter auf straßentaugliches Maß reduziert. Der Kohlefasermast von Southern Spars lässt sich mit Schäftung und Schrauben teilen, was eine Sache von wenigen Minuten ist. Die Maßnahmen reduzieren die Transportkosten erheblich, ein echter Bonus für ein Schiff, das international eingesetzt werden soll.

Transport ist in keiner Weise ein Problem, wie sich schon mit dem Prototypen zeigt. Max Waimer zieht das Boot nachts per Hummer und Trailer durch Dubai zum Hafen. Wo immer noch emsig geschraubt und geriggt wird. Strecker und Trimmleinen werden durchs Schiff gefädelt, sie verlaufen unter Deck und treten im Cockpit am Arbeitsplatz beispielsweise des Großschottrimmers wieder aus. Das Layout ist asymmetrisch, Niedergang und Vorluk nach Backbord versetzt. Da es immer links um die Tonnen geht, bietet das Vorteile: Der Gennaker lässt sich besser setzen, und es gibt nur eine Klemmenbatterie mit weniger vorhergehenden Umlenkungen der Fallen an Steuerbord. So kann auch das Crewgewicht länger auf der Kante bleiben.

Das Boot ist mit einem Grinder bestückt. Mit dem werden die Manöver der vielen Fallen- und Schotmeter gefahren: Gennaker setzen, halsen und einsammeln. Letzteres geschieht mit einer Bergeleine

doch Neues hervorbringt, wie sich zeigt. Was da in der Werft liegt, ist ungewohnt, vor allem der füllige, auf den ersten Blick langsam wirkende Bug. Techniker Max Waimer: „Wir haben uns auch erst gewundert, aber so sehen die neuesten Offshore-Boote aus.“ Luke Shingledecker von Farr Yacht Design erläutert:

Das Boot lässt sich trailern, der Hubkiel demontieren, der Mast teilen



„Die Form streckt die Wasserlinie und begünstigt schnelles Segeln auf raumen Kursen mit

Transport I: Im offenen 40-Fuß-Container finden Boot, Kiel und Masthälften Platz

im Segel, die das Tuch durch das Vorliek bis nach achtern im Schiff wegzieht wie auf einer Jolle. Der Grinder soll Sets und Drops um mehrere Sekunden verkürzen.

Der Gennaker wird an einem dicken, rund zwei Meter langen mobilen Rüssel gefahren. Das Tuch misst 174 Quadratmeter Fläche, so viel wie das einer

drei Meter längeren Bavaria, beispielsweise. Dabei wird es die Crew auch auf tiefen Kursen durch die hohe Bootsgeschwindigkeit mit spitzen scheinbaren Windeinfallswinkel zu tun haben und auf der Kante arbeiten müssen. Manöver sind darauf abgestimmt: Die schmale Genua bleibt einfach stehen und wirkt wie ein Stagsegel.

Groß- und Genuafall werden in Fallenschlössern oben im Mast fixiert, das nimmt Kompression vom Rohr. Wegen des ausgestellten Großsegels sind zwei Achterstagen nötig, um die Mastbiegung zu justieren und die Lasten des großen Gennakers abzufangen.

Den sehen wir heute nicht mehr – eine Staubwolke aus dem Iran verzögert die Ausfahrt ebenso wie weitere Detailarbeiten an Deck. Eine Stunde vor Sonnenuntergang geht es los, nur Zeit für wenige Eindrücke. In den Wellen hämmert das Schiff >

Besonderheiten: Die achtere Stütze ist als Profil ausgeführt. Der Hubkiel mit langer Bleibombe macht fast 60 Prozent des Gesamtgewichts aus



Transport II: Im Spezialgestell um rund 80 Grad hochkant gedreht, ist das leichte Schiff auch auf dem Landweg kostengünstig zu bewegen



Sie ist eines der spannendsten aktuellen Regattaboote weltweit. Denn die neue Farr 400 bietet Segeltechnologie aus dem America's Cup in handlicher Größe und zu bezahlbarem Preis, ist komplett aus Carbon gebaut und als reines kompromissloses Sport- und Spaßgerät für modernes, sprich schnelles und körperbetontes Segeln ausgelegt. Das Boot soll nach den beiden gängigen Vermessungssystemen ORCI und IRC funktionieren sowie auch als Einheitsklasse etabliert werden. Weiter ist es – anders als beispielsweise die RC 44 oder die Soto 40 aus dem Audi Medcup – hochseetauglich. Nebenbei lässt es sich auch noch einfach auf dem Landweg oder per Containerfrachter transportieren.

Spielplatz für Große: Die Plicht langt bis fast zum Mast. Neu in diesem Segment ist der Grinder, er dient schnellen Gennakermanövern

kürzer, etwa 800 Kilogramm leichter, hat dafür 200 Kilogramm mehr Ballast, geht 30 Zentimeter tiefer und ist 60 Zentimeter schmaler.

Die Idee zu dem Konzept stammt vom Exilbayern Hannes Waimer, der mit seiner Hightech-Manufaktur Premier Composites Technologies (PCT) in Dubai hochwertige Einzelbauten und Kleinserien (Landmark 43, Farr 11s) auflegt und mit seinem vorherigen Betrieb DK-Yachts in Malaysia unter anderem eine der Lizenzwerften für die Farr 40 war. „Ich dachte



Frische Formen, übernommene Features: Der füllige Bug verhindert das Unterschneiden auf raumen Kursen. Der Gennaker wird beim Bergen durch die Walze am Luk ins Schiff umgelenkt

Die Cockpitergonomie ist besser als auf jeder Fahrtenyacht

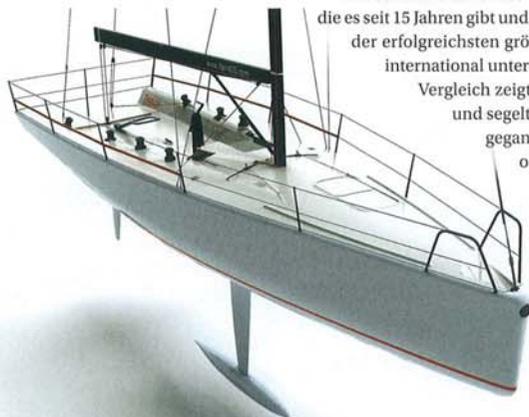
Mit seiner DNA könnte es die Farr 40 ablösen, die es seit 15 Jahren gibt und die noch heute als eine der erfolgreichsten größeren Einheitsklassen international unterwegs ist. Indessen: Der Vergleich zeigt, wohin die Reise baut und segeltechnisch in dieser Zeit gegangen ist. Die Farr 400 ist, obwohl 60 Zentimeter

mir, dass es mal an der Zeit für was Neues in dieser Größe ist“, meint der PCT-Chef beim Werftbesuch im Emirat. An aufwändigen Projekten haben sie viel Freude und Kompetenz in dem hochmodernen und bestens ausgestatteten Betrieb. Gerade fertigt die Belegschaft für den neuen Dokaee-Turm in Mekka aus Komposit die obersten 200 Meter und liefert dabei zugleich die größte Uhr der Welt. Die Minutenzeiger sind 23 Meter lang, aus Carbon-Prepregs gebaut sowie mit Spanten ausgesteift – wie eine große Regattayacht.

Die Farr 400 entsteht kaum weniger aufwändig: Sie wird in einer Negativform per Vakuum-Injektionsverfahren mit Kohlefaserlegen und Schaum-

kern als Sandwich gefertigt. Das garantiert einen hohen Faseranteil und gleichbleibendes Gewicht von Schiff zu Schiff. Ebenso wichtig: Der Kern, die Mutterform, wurde gefräst, ist also präzise und exakt symmetrisch. Die Farr 400 soll nur 3911 Kilogramm verdrängen, der schmale Kiel mit Stahlfinne und Bleibombe trägt satte 2174 Kilogramm dazu bei. Da sprechen wir also über einen Ballastanteil von knapp 56 Prozent, ungefähr das Doppelte eines modernen Fahrtenschiffs. Geradezu atemberaubend sind andere Kenndaten: Die Segeltragezahl beträgt 6,4 (Fahrtenschiff: rund 4,5), was das Schiff als Hochleistungsyacht einstuft; nur extremste Typen wie Volvo 70 oder Open 60 bringen noch höhere Werte mit.

Sphären, mit denen sich das Konstruktionsteam von Farr Yacht Design bestens auskennt. Und >



Merkmale: Vorluk und Niedergang versetzt, moderate Breite, tiefer Hubkiel, Kimmkanten

beim Segelsetzen wie ein Geigenkasten. Es dreht brutal schnell und zeigt eine hohe Stabilität und Kontrollierbarkeit selbst bei Lage, es springt schnell an und beschleunigt wie irre beim Abfallen, wo sich ohne Gennaker bei moderatem Wind mal eben 12 Knoten erzielen lassen. Das Geschoss wird per Pinne gesteuert und mit Ausgleichsgewichten bestückt, um den Vorteil zum wahlweise erhältlichen System mit zwei Rädern auszugleichen.

Das Projekt ist ambitioniert und wird mit vollem Aufwand auf internationaler Ebene zum Erfolg getrieben. Neben der intensiven Zusammenarbeit von PCT und Farr Yacht Design war der amerikanische Profisegler Dee Smith als Berater involviert, dazu der in Düsseldorf lebende America's-Cup-Sieger Adam Ostenfeld. Henrik Söderlund, Designchef bei

Mit Kojen, Kocher, Klo ist das Boot auch hochseetauglich

North Sails Europa, liefert seine 3-Di-Tücher und Gennaker persönlich ab. Derzeit segelt das Schiff mit einer russischen Crew um den holländischen Volvo-Ocean-Race-Veteran Bouwe Bekking auf verschiedenen Regatten im Mittelmeer. Smith berichtet von

Details: Trimmleinen verlaufen unter Deck. Die Blöcke hängen nicht an schweren Augplatten, sondern an Dyneema-Stropps. Das Genuavorliek wird unten justiert, da das Fall ein Schloss hat



FOTOS: J. RENDOLF/PREMIER COMPOSITE TECHNOLOGIES; ZEICHNUNG: WEMPT



Innen wie außen: Sofas und Pantry aus Carbon. Achtern gibt es vier Rohrkojen, dazu Chemie-WC und Wassertank. Mehr braucht es nicht

seinen Erfahrungen der ersten Tage: „Der volle Bug schafft eine gute Balance, die Yacht ist unter Gennaker extrem einfach zu steuern und macht viel Spaß. Die Farr 400 ist schön leicht, sie nimmt jede Welle mit. Und das Deckslayout und die Kräfte erlauben viel Gewicht auf der Kante. Die Fock wird von dort aus getrimmt, und auch in spitzen Halben kann die Crew durch das Grindersystem länger oben bleiben.“

Jetzt wird an den Klassenregeln gearbeitet. Das Team denkt an eine Owner-Driver-Regel: Wer zahlt, soll auch den Spaß haben. Insgesamt ist das Boot sogar günstig: Rund 325 000 Euro (ohne Segel und Elektronik) sind für ein komplettes, darüber hinaus gut gebautes Carbonschiff wenig. Der Start ist vielversprechend: Es sind bereits elf Boote verkauft.

Fridtjof Gunkel

Farr 400 in Daten

Rumpflänge	.....	11,80 m
LWL	.....	11,11 m
Breite	.....	3,42 m
Tiefgang	.....	2,90 (1,98) m
Verdrängung	.....	3,9 t
Ballast/-anteil	.....	2,2 t/56 %
Großsegel	.....	62 m ²
Fock	.....	37 m ²
Gennaker	.....	174 m ²
Segeltragezahl	.....	6,42
IRC	.....	TCC 1251
ORCi	.....	GPH 519,4

