



WasserSport

Motorboote – Reviere – Tests

Vernetzt an Bord: KARTENPLOTTER



Special

- Renaissance der schönen Linien: Retro-Klassiker

An Bord

- Succes 115
- Formula 360

Foto: Nimbus Yachts



Offizielles Mitteilungsblatt der Sportbootvereinigung e.V. im DMV



Offizielles Mitteilungsblatt des Deutschen Motoryachtverbandes e.V.

Schöne Linien

Retrodesign ist in. Auch im Motoryachtbau finden Werften und Eigner zurück zu klassischen Linien. Neben den optischen haben die Boote auch ganz praktische Vorzüge. Acht Seiten Retroklassiker ab Seite 26.



Kaum jemand kann sich dem Charme eines solchen klassischen Risses entziehen. Die Yachten wirken stilvoll und doch gleichzeitig schiffig.

Der Auftritt der Boote ist verbunden einem leisen Understatement und selbstbewusster Eleganz. Selbst Segler verzeihen es dem Fahrer eines edlen Retroflitzers schnell, wenn er ein wenig zu dicht mit rauschender Heckwelle an ihnen vorbeizieht. ".... aber sieht verdammt gut dabei aus.." ist oft der versöhnende, augenzwinkernde Ausklang der Unmutsäußerungen, die dem davonziehenden Motorbootfahrer von Bord des segelnden Sportsfreundes nachhallen. Und manch ein Segler wechselt im Alter gerne auf diese schönen, gut laufenden Schiffe.

Aber auch unter praktischen Aspekten kann der Retroklassiker punkten. Der scharfe Riss, der tiefe V-Spant lassen das

Schiff auch bei hoher Fahrt weich einsetzen und durch die Wellen laufen. Ein bisschen weniger Platz im Vorschiff, dafür deutlich bessere Rauwassereigenschaften, kein Schlagen, kein Krachen, sondern Speed, Spaß und Klasse. Doch nicht dem Yachtie zum Plaisir, sondern aus ganz pragmatischen Erwägungen wurden einst Boote so gebaut. Denn Berufsfahrzeuge waren auch hier die Vorläufer des Yachtsports.

Sogenannte V-Boote – Versetzboote – der Marine leisteten den Transfer zu den auf Reede liegenden Kriegsschiffen und sollten auch bei grobem Wetter schnell und komfortabel fahren. Fischereifahrzeuge, wie die amerikanischen Lobsterboote durften auch bei Wind und Wetter ihre Crew und die empfindliche Ladung bei hoher Fahrt nicht durcheinander werfen. Zudem haben die gestreckten Linien eine geringere Seitenwindempfindlichkeit und erleichtern so das Manövrieren auf engem Raum,

und mit der Durchfahrtshöhe auf dem Revier gibt es in der Regel auch kein Problem. Die Boote werfen i.d.R. auch in Verdrängerfahrt wenig Schwell, haben meist einen sauberen Wasserablauf und eignen sich deshalb auch ideal für den effizienten Einsatz moderner elektrische Antriebe.

Mittlerweile haben sich nicht wenige Werften mit diesem Thema auseinander gesetzt und es finden sich so manche Anlehnungen und Varianten und auch frische, moderne Interpretationen längst vergangen geglaubter Formen. Es geht hierbei nicht darum, Altes aus nostalgischen Gründen zu reanimieren, sondern vielmehr soll Bewährtes wiederentdeckt, Praktisches weiter entwickelt und Schönes neu belebt und eigenständig interpretiert werden.

Die WasserSport Redaktion hat sich umgesehen und manch schönes Schiff entdeckt.

Pirich 875 – Man fährt wieder Mahagoni...



...zumindest wenn es nach Alexander Pirich, Bootsbauer aus Stuttgart geht. Edelholz mit Epoxydharzen verklebt, konserviert und mit 2 K-Lack lackiert braucht kaum mehr Pflegeaufwand als ein GFK Schiff. Gute Fahreigenschaften, Rauwasserqualitäten und ein ökonomischer Fahrbetrieb

sind ebenso wichtig. Eine Langzeitstudie über 3000 sm erbrachte bei beladenem Schiff einen Durchschnittsverbrauch von 19 Litern/Stunde bei 35 km/h (Gleitfahrt). Ein 90 PS Suzuki Außenborder im Schacht diente als Antrieb. Damit knackt das Boot die 30 Knoten Marke. Auch das variable

Raumkonzept – vom Sportcabrio zur vollwertigen Yacht – ist funktional und bietet für jeden Geschmack etwas. Schöne Linien, klassischer Werkstoff, modernes Konzept: Das überzeugt. www.mahagoniboot.de

Technische Daten:

L.ü.a.: 9,00 Meter

B.ü.a.: 2,55 Meter

Gewicht fahrfertig: ca. 1,6 Tonnen

Motorisierung: Suzuki AB im

Schacht 90-140 PS

Innenborder auf Wunsch

