

Fahrbericht Baltec 40

Von Hans Wischer



Kat mit drei Füßen: Quadratisch, praktisch, gut und sparsam

Für eine 40-Fuß-Motoryacht bietet die Baltec 40 im Wavepiercer-Format reichlich Wohnraum an Bord. Und sie kommt rasant in Fahrt.

Wavepiercer zählen noch zu den äußerst seltenen Gattungen in der Yachtszene. In Neuseeland entstand einer. Otto Künemund aus Schacht-Audorf am Nord-Ostseekanal hat einen aus Aluminium im Bau. Stefan Schulz aus Travemünde hat mit der Baltec 40 den weltweit ersten aus Kunststoff bereits vollendet, ihn auf seiner Werft in Litauen gebaut.

Bislang auf den Bau von Segel-Katamaranen spezialisiert (seit 1988) fertigt Stefan Schulz mit seinen zehn Mitarbeitern etwa vier Boote pro Jahr. Der Yachtbau wurde ihm in die Wiege gelegt.

Bereits sein Vater fertigte bis 1957 Rennboote in Berlin-Köpenick. Er selbst war ehemals Betriebsleiter bei der Travemünder Hatra-Weft, hernach bei der Fehmarn Ring-Werft, Verkäufer bei Steinwascher (in den 70er und 80er-Jahren erfolgreicher Rennfahrer und Importeur von US-Booten).

Doch selbst gestalten – von der ersten Zeichnung bis zum fertigen Produkt – das machte ihm mehr Spaß. Deshalb suchte er seine Marktlücke im Bau von Leichtbau-Segel-

katamaranen und spritsparenden Motor- Katamaranen. Neben zahlreichen Seglern sind seit etwa zwei Jahren auch Hochseeangler auf einem Schulz-Powercat unterwegs.

Im Bereich schneller Fähren – wie den Seacats über den englischen Kanal zwischen Calais und Dover – sind Wavepiercer schon seit zehn Jahren im Einsatz. Sie alle stammen aus einer tasmanischen Werft (Tasmanien ist eine Südost-Australien vorgelagerte Insel).

Dabei hat sich gezeigt, dass Wavepiercer bei starker seitlicher See ab Windstärke 8 erheblich ins Wanken kommen. Deshalb wurden die Seacats auch von der Nord-Süd-Routen zwischen England und Frankreich mit meist hartem Seegang aus Westen abgezogen. Bei See von vorn (wie zwischen Calais und Dover) indes setzen sie im Gegensatz zu Katamaranen außerordentlich weich ein, schaukeln nicht – wie sonst Motor-Katamarane – diagonal auf. Wavepiercer haben zwischen den beiden Kat-Rümpfen ein drittes Unterwasserschiff in der Mitte dazwischen, das bei normalen Seegangsbedingungen nicht eintaucht. Wohl aber bei starker See von vorn, um der Yacht den nötigen Auftrieb für weiche Laufeigenschaften zu geben.

>>>



Ursprünglich wurde der Prototyp als Katamaran mit Auftriebsspitzen an den beiden Rümpfen konzipiert. Doch die bereits erwähnten Nachteile eines reinrassigen Kats, die sich bei den Werft-Probefahrten zeigten, haben den flexiblen Travemünder Bootsbauer Stefan Schulz schnell umdenken und abändern lassen: Mit einem dritten Unterwasserschiff in der Mitte, das erst ab Seestärke 6 eintaucht, um die Wellen von vorn abzufedern.

So entstand – zunächst ungewollt – der erste Kunststoff-Wavepiercer weltweit. Die Bauweise der Baltec 40 machte diese Nachbesserung ohne aufwendige Maßnahmen möglich: Individueller Einzelbau mit Glasfasergelege und Epoxydharzschicht außen auf einem Airex-Schaumstoffkern in aufwendiger Handarbeit statt über eine GFK-Bauform für Serienschiffe.



Beim Fahrverhalten eines schnellen Motor-Kats muss umgedacht werden. Denn im Gegensatz zu Einrumpfgleitern, die sich in schneller Kurvenfahrt in die Innenkurve legen, neigt sich die Baltec bei einem vorwärtigen Drehkreis von $1\frac{1}{2}$ Bootslängen wie ein Verdränger leicht nach außen. Wenn auch nur geringfügig, so dass bei unserer Probefahrt bei Windstärke 3 und Seestärke 2 alle losen Gegenstände an Bord auf ihrem Platz blieben.

In langsamer Rückwärtsfahrt beträgt der Drehkreis zwei bis drei Bootslängen, dabei reagiert der Powercat sekundenschnell angenehm und exakt auf die Rudereinschläge am Steuerrad, läuft rückwärts außerordentlich kursstabil.

Diese guten Fahr- und Manövriereigenschaften hatten wir nicht erwartet, wurden wohlfähig überrascht. Dank geringer Eintauchtiefe und Wasserverdrängung kommt die Baltec schon mit kleiner Motorisierung groß in Fahrt.

Mit zwei Vier-Zylinder-Dieseln à 125 kW erreichten wir die Maximal-Speed von 27 Knoten innerhalb von 11 Sekunden, die Gleitfahrt von 18 Knoten bereits nach vier Sekunden. Das sind Werte eines Wasserskizugbootes. Mit nur einer eingekuppelten Maschine kam die Baltec immerhin auf 16 Knoten, gut das Doppelte der Rumpfgeschwindigkeit hinsichtlich vergleichbarer Verdränger-Monohulls. Die nur geringe Verdrängung spart zugleich Treibstoffkosten: Bei einem Reisetempo von 18 bis 20 Knoten fließen pro Seemeile gerade 2 Liter durch die Kraftstoffleitungen.

Der Wavepiercer Baltec 40 paart seine weichen und sparsamen Laufeigenschaften mit den Raumvorteilen eines Katamarans: viel quadratischer Wohnraum über der Wasserlinie zwischen den seitlichen Rümpfen, zweckmäßige Kabinen und Bäder in den beiden Rümpfen. Die Einrichtung mit Interieur aus Mahagoni und Teakholzboden besticht durch schlichte Zweckmäßigkeit. Zwei seitliche Plexiglas-Schiebefenster und zwei versenkbare Plexiglasfenster achtern nebst Tür zum Achterdeck im geräumigen Salon (zwei Meter Stehhöhe) sorgen in Ostsee-Sommern für kühle Frische innen – statt Klimaanlage für mediterrane Gefilde. Für kühlere Reviere ist natürlich eine Heizung an Bord. Vom U-Sofa mit atmungsaktivem Kunstledervlies im Licht durchfluteten Deckssalon haben acht Mitreisende beste Rundumsicht. Und vis-à-vis ganz in der Nähe die Pantry mit $1\frac{1}{2}$ Spülbecken, Neff-4-Flammen Gasherd (mit Backofen und Grill), 250-Liter-Kühlschrank und 20-Liter-Tiefkühltruhe sowie großer Arbeitsfläche aus Corian, darunter diverse Schubladen und Schapps zur freien Aufteilung.

Vorn in den beiden Rümpfen sind die beiden gleichwertigen Eigner- und Gästekabinen angeordnet. Mit quer zur Fahrriichtung stehendem Doppelbett und seitlichem Zutritt über drei bequeme Stufen, mit Interieur aus Kunststoff und Mahagoni, Teppichboden und drei Mahagoni-Niederstufen vom Salonsteuerstand aus. >>>



Beide Schlafkabinen werden über Bullaugen und Skylight mit einsetzbarem Mückenschutz belüftet, verfügen über Kleiderschrank und Stauraum. Die Schlafkabine im Steuerbord-Rumpf verfügt über ein Privat-Bad mit Marine-Pump-WC und Waschbecken, die im Backbord-Rumpf teilt sich das gleichartige Bad mit der dahinter liegenden Gästekabine, dessen Doppelbett vom Fußende aus zugänglich ist. Auch dort gibt es einen vernünftig bemessenen Kleiderschrank. Mehr Raum unter Deck – und das zumeist mit Stehhöhe ist auf einer Motoryacht von knapp zwölf Meter Länge kaum unterzubringen.

Dirigiert wird der Powercat wahlweise vom Außensteuerstand auf dem Achterdeck. Oder von innen vom Salonsteuerstand aus. Außen gibt es Motoranzeigen von Volvo Penta, IS 15-Instrumente und den Autopiloten AP22 von Simrad und Volvo Penta-Zweihebel-Schaltungen am verstellbaren Pilotensessel mit Fußstütze sowie eine Bank für die Bordgäste dahinter.

Innen vorn im Salon ein perfekt in der Schiffsmitte arrangierten Fahrstand mit Anordnung aller Volvo Penta-Anzeigen sowie Simrad-Bordelektronik (CR40-DGPS-Kartenplotter und integriertem Radar, AP22 Autopilot) und Joystick-Steuerhebeln im Halbrund drum herum – ganz so ergonomisch wie es derzeit Standard bei den neuesten Berufsschiffen ist. Für diesen hervorragenden Piloten-Arbeitsplatz gebührt der Werft mehr als nur ein einfaches Lob. Von seinem, vielfältig verstellbarem Einzelsessel – mit aufpumpbarer Lordosen-Rückenstütze – hat der Steuermann allerbesten Rundumblick. Nach vorn durch drei Scheiben (die äußeren aus Plexiglas, die mittlere aus Fensterglas mit Scheibenwischer).

Alarmanlage und Bordsafe sind als Extra zu ordern. Der feste Geräteträgerbügel – für Antennen und Beleuchtung – ist achtern über den Aufbauten angeordnet. Rettungsinsel und -westen haben ihren Platz außen unter der Vier-Personen-Achterdecksitzbank im mit pflegeleichtem Teak-

holz belegten Cockpit, die beiden Handlenzpumpen (für den Notfall) in den beiden Maschinenräumen der zwei Außenrümpfe, die nach Öffnung der Luken im Cockpit-Boden Stehhöhe bieten.

An die beiden, 50 Zentimeter schmalen Badeplattformen der beiden Rümpfe am Heck lässt sich eine Alu-Badeleiter einhängen, deren unterste Stufe dann überaus bequem bis zu ein Meter unterhalb der Wasserlinie reicht.

Die Lazarette unter dem Cockpit mit einem Volumen von 1,5 Kubikmeter bietet Stauraum für Leinen, Fender und ein Klappfahrrad. Über die je 30 Zentimeter breiten GFK-Gangbords mit Relings in vernünftiger Höhe, Handläufen an den Aufbauten geht es sicher auf das Vorschiff - mit ebenso hoher Reling, vorderer Lazarette mit Ankerkettenkasten und fernbedienbarer Winde für den Anker, der am Bug hängt.

Die Baltec 40 ist ein kompakter Powercat mit sechs Kojen, sportlichem Fahrverhalten und zugleich spritspar-sam.

Stefan Schulz hat bereits Pläne für eine Baltec 40 mit eleganterer Linienführung, für eine Baltec 50 (für acht Personen), eine Baltec 56T (Charter-Version mit 14 Schlafplätzen) und Futura 60 (Minikreuzfahrer für 12 Gäste und eine vierköpfige Crew) entwickelt. Sowie Fahrgastschiffe für 90 bis 150 Passagiere (Futura 72 und Futura 85). Sonderausführungen sind nach Kundenwünschen lieferbar.

>>>



Impressum

Veröffentlichung des Internetmagazin www.bootswelt.de in Kooperation mit der Zeitschrift „Meer & Yachten“

Autor: Hans Wischer

Reproduktionen des Inhalts ganz oder teilweise sind nur mit schriftlicher Genehmigung erlaubt. Jede Verwertung in Wort und Bild ist ohne schriftliche Zustimmung nicht zulässig. Dies gilt auch für die Vervielfältigung, Übersetzung oder Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen. Die Wiedergabe von Marken- und Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. – auch ohne besondere Kennzeichnung – in diesem Fahrbericht berechtigt nicht zu der Annahme, dass derartige Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürfen, sie dienen hier lediglich der Produktdarstellung oder Produkt- und/oder Herstellerbezeichnung.

© bootswelt / Hans Wischer

www.bootswelt.de

Fahrwerte:

Bei der Testfahrt wurden auf der Ostsee vor Travemünde bei Windstärke 3 und Seestärke 2 als Geschwindigkeiten und Geräuschpegel gemessen:

Maximal:

27 kn bei 3.800 U/min, erreicht nach 11 sek. bei 85 dBA am Innensteuerstand und 82 dBA im Salon

Minimal:

mit 1 Maschine 2,8 kn, mit 2 Maschinen 3,9 kn, bei 750 U/min und 70 dBA am Innensteuerstand sowie 66 dBA im Salon

Untere Gleitfahrt: (Übergang rasant und nahtlos) bei 18 kn, erreicht nach 4 sek.

Daten:	Baltec 40
Länge ü.A.:	11,99 m (ohne Badeplattform)
Rumpflänge:	11,95 m
Breite:	5,10 m
Tiefgang:	1,00 m
Höhe ü.WL:	4,40 m
Gewicht:	5 t
Klassifizierung:	CE B
Konstruktion, Exterieur-Design, Projekt-Manager: Rumpf-Form:	Stefan Schulz scharf eintauchender Katamaran mit Wavepiercer zwischen den beiden Rümpfen
Rumpf, Deck u. Aufbauten:	Sandwich aus Glasfaser- gelege in Epoxydharzschicht mit Airex-Schaumstoffkern, 18 bis 23 mm stark
Motorisierung:	2 x 125 kW / 2 x 170 PS 4 -Zylinder-Volvo Penta- Kompressor-Turbodiesel mit Z-Antrieb KAD 32)
Kraftstofftanks:	800 l
Reichweite:	400 sm bei 18-20 kn
Motoranzeigen: Bordelektronik:	Volvo Penta Simrad (GPS/Radar/Kartenplotter)
Frischwassertanks: Abwassertanks:	300 l 300 l
Werft:	Baltec (Litauen)
Internet	www.baltec.de