

Testbericht : Formula 16 Katamarane

Wer kennt die Diskussion nicht: gerade bei Regatten oder nach dem Segeln am Strand werden gerne die Vor- und Nachteile der anwesenden Boote verglichen. Das gewichtigste Argument neben der Geschwindigkeit ist hier meist die Tauglichkeit sowohl als Einmann- als auch als Zweimannboot. Will man so wie ich beispielsweise unter der Woche spontan segeln gehen (es kann ja vorkommen, dass am Bodensee mal ein Wind aufkommt ☺), am Wochenende aber auf jeden Fall mit der Freundin an der Vorschot oder auch mal am Steuer, das Ganze aber immer mit einer modernen Takelung mit Spi, dann wird die Auswahl gleich dünn bei der Suche nach dem perfekten Boot.

Umso hellhöriger wurde ich somit immer wenn der Begriff „F16“ gefallen ist, denkt man doch zunächst natürlich einmal an F18, also diese genialen Boote die wegen der oben genannten Anforderungen und nicht zuletzt wegen unserer 110kg Crewgewicht leider nicht in Frage kommen.

Grund genug sich einmal mit dieser Bootsklasse zu beschäftigen, einen umfassenden Überblick liefert bereits die Webseite der Formula16-Klassenvereinigung. Die Tatsache, dass die F16-Europameisterschaft 2010 am Comersee, also gerade einmal 3 Stunden von mir entfernt stattfand, habe ich dann natürlich als Gelegenheit genutzt mir alle Boote einmal auf einem Haufen anzuschauen.



Es gibt für diese noch junge Klasse mittlerweile 8 verschiedene Boote von 7 Herstellern auf dem Markt. Die ältesten sind Mosquito und Taipan 4.9, beide in Australien gut verbreitet, hier eher selten und nur gebraucht zu bekommen, der Taipan wird mittlerweile nicht mehr gebaut. Der Taipan 4.9 wurde ab 2003 an die F16-Grenzmaße angepasst und ist nach wie vor ein konkurrenzfähiges Boot weil extrem leicht. Hier in Konstanz fährt einer rum, der Eindruck ist nicht schlecht.

Neben einigen holländischen und britischen Modellen, die aber wohl alle noch in einer Experimentierphase sind, gibt es eigentlich nur zwei Boote die ernsthaft in Frage kommen wenn man in diese Klasse einsteigen will: Das ist zum einen die Viper von *AHPC (Australian High Performance Catamarans)* aus Australien, die Werft von der sowohl der Taipan haben als auch der Capricorn bzw. dessen brandaktueller Nachfolger C2 stammen. Zum Anderen gibt es den Falcon von *Falcon Marine LLC* aus Florida/USA als Nachfolger zum Blade F16.

Der Blade könnte das dritte nennenswerte Boot sein. Er hat bereits eine hohe Stückzahl, ist aber vom Rumpfdesign her veraltet (zu wenig Volumen, kritisch zu segeln unter Spi), aber als Gebrauchboot sicher trotzdem interessant. Ich bleibe bei Viper und Falcon, diese Boote konnte ich bei den F16-Euros live genauer unter die Lupe nehmen.

Schaut man sich zunächst die Rümpfe der Viper und des Falcon an, fällt einem sofort bei beiden die extreme Tropfenform auf. Die Rümpfe wirken irgendwie schwanger - das ist durchweg positiv gemeint – sind unten sogar eine gute Handbreite abgeflacht und haben Volumen bis weit in den vorderen Bereich. An den Bugspitzen (beide Modelle sind Wavepiercer) läuft die Viper etwas radikaler zusammen als der Falcon. Insgesamt macht die Viper einen ruppigeren Eindruck, der Falcon hat klarere Linien und wirkt detailverliebter: Die Aufnahmen der Beams sind ausgeformt so dass sich eine Einheit bildet, die Viper wirkt hier „zusamengeschraubt“. Technisch gesehen haben beide gleich viel Freibord (mehr als die älteren Designs wie der Blade) was in der Welle sehr positiv sein dürfte, der Falcon hat den Vorderbeam etwas weiter hinten als die Viper.



Der Falcon ist von den Fakten her schon deshalb interessant, weil es das einzige F16-Boot ist das ganz knapp an das F16-Gewichtsminimum von 104kg bzw. 107kg herankommt, die Viper ist mit ca. 20kg drüber. Schaut man genau hin erkennt man warum:

AHPC baut nach dem Baukastensystem und verwendet für die Beams, die Schwerter und die Ruderanlage genau die gleichen Teile wie für den Capricorn bzw. für dessen Nachfolger C2. Es ist klar, dass diese für ein F18-Boot ausgelegt sind welches mit seinen 180kg Mindest(leer)gewicht sicher ganz andere Kräfte entwickelt, dementsprechend wirken diese Teile auch optisch überdimensioniert. Aber auch die Rümpfe der Viper tragen zum signifikanten Mehrgewicht bei. So hat sich beim Vermessen für die Euro-Championships bei insgesamt 6 Vipern eine Gewichtsdiﬀerenz von knapp 8kg nur bei der Plattform vom leichtesten zum schwersten Boot gezeigt.

Dies ist mit dem einfacheren Herstellungsverfahren zu erklären: es kommt der einfache Infusionsprozess zum Einsatz bei dem nicht genau gesteuert werden kann wie viel Harz wohin gelangt und bleibt. Die Rümpfe werden nebenbei in Thailand gefertigt (was nicht unbedingt schlecht sein muss!). Falcon Marine LLC verwendet für den Falcon die modernere Vakuuminfusion mit der zum einen besser gesteuert werden kann wo wie viel Harz hinkommt und außerdem weniger Harz bei höherer Festigkeit verwendet werden kann. Laut Hersteller liegt die Gewichtstoleranz zwischen einzelnen Rümpfen bei nur ca. 0.5kg. Als Option ist die äußere Laminatschicht aus Kevlarmatten zu bekommen, was den Vorteil hat, dass bei punktueller Belastung keine Beulen/Dellen zurückbleiben.

Das Rigg ist bei beiden Booten sehr ähnlich, der Alumast sogar identisch, da alle F16-Hersteller auf das gleiche Werkzeug für den Strangpress zurückgreifen. Das Mastprofil ist ein modernes, optimiertes Wingprofil. Der Alumast (8.5m) ist Standard und bei der Viper einzige Option. Beim Falcon ist gegen ca. €3000.- Aufpreis ein handgefertigter Carbonmast

erhältlich. Von AHPC gibt es für die Viper einen Segelsatz von Goodall, FalconMarine setzt auf Glaser Sails. Für sowohl den Alumast als auch den Carbonmast gibt es von Falcon Marine LLC jeweils optimiert/angepasst geschnittene Segel. Die Fock ist komplett durchgelattet, für mich eine neue und absolut positive Erfahrung. Zwar entfällt somit ein Rollfocksystem, dieses ist aber nicht notwendig, da das Vorsegel bei zu viel Wind ja mittels Traveller aus dem Wind genommen werden kann. Nennenswert ist bei beiden Booten der im Mast innenliegende Cunninghamzug was gut für ein schnelles Auf- und Abbauen und den Transport ist.

Ansonsten ist alles wie bei den neuesten F18-Booten, das Deckslayout der Viper ist identisch zu dem vom Capricorn/C2, das des Falcon wie beim Nacra Infusion wobei Detaillösungen wie immer von Boot zu Boot unterschiedlich sind: Das Zweileinensystem mit separater Tackleleine beim Falcon hat mir besser gefallen als das Einleinensystem bei der Testviper, auch wenn man sich die Reihenfolge zunächst verinnerlichen muss. Der Falcon hatte im Vergleich zur Testviper ein Schwertliftsystem mit dem auch aus dem Trapez das Leeschwert hochgezogen werden kann, dies ist aber mittlerweile wohl auch Standard bei AHPC.

Auf dem Wasser schenken sich beide Boote nichts oder nicht viel. Das Mehrgewicht der Viper von 20kg ist eher an Land von Interesse, vor allem wenn es um das Handling beim Alleine-Segeln ohne Crew geht. Die Beschleunigung am Wind beim Dichtnehmen des Großsegels ist enorm und steht dem Feeling eines F18 in Nichts nach! Insgesamt können diese Boote in einem weiten Bereich an die Windverhältnisse angepasst werden, es gibt nicht nur über den Cunningham massig Möglichkeit Druck aus den Segeln zu nehmen. Der Falcon hat zudem analog zum Infusion für die Mastrotation einen Quickrelease über eine extra Leine mit Klemme, somit kann die optimale Einstellung für den Amwindkurs mit der eigentlichen Trimmleine für die Mastrotation beibehalten werden. Für den Downwindkurs löst man nur den Quickrelease und zieht ihn nachher wieder ganz dicht. Der Cunninghamzug für die Fock war beim Falcon demontiert ist aber bei beiden Booten Standard.

Auf dem Downwindkurs beginnt dann der echte Spaß: der Spi ist wegen seiner moderaten Größe einfach und zügig gesetzt und bei 3-4bft ist sofort das Trapez für den Vorschoter angesagt, Hammer! Der Glaserspi scheint etwas voller geschnitten zu sein wie der Landenberger-Spi der Viper, wie sich der Goodall-Spi des Standardsegelsatzes der Viper verhält kann ich nicht sagen. Der flachere Schnitt macht es meiner Meinung etwas komplizierter den Spi in jedem Moment richtig zu fahren und ziehen zu lassen, dafür hat man weniger Leine die durch die Hände läuft.

Es gibt sicher noch etliche Details zu diskutieren, hier aber einmal mein Fazit:

Beide Boote, also die Viper wie der Falcon sind echte Spaßmaschinen und vollwertige Rennboote die sowohl alleine ohne Fock als auch zu zweit mit Fock bei Windbedingungen zwischen 2 und 5 Bft mit enormer Geschwindigkeit gesegelt werden können und dabei das Gefühl vermitteln ein viel größeres Boot zu segeln. Ob sich die Boote alleine von einer leichten Person wie mich (72kg) bei Winden über 5 Bft kontrollieren lassen gilt es bei Gelegenheit zu testen. Im Prinzip sind sie nichts anderes wie kleinere Infusions oder Capricorns. Die Rümpfe haben enormen Auftrieb, ein Unterschneiden war in keiner Situation kritisch, da sich der Wavepiercerbug ohne Probleme selbst befreien konnte. Wie sich die Boote in größerer Welle, also auf dem Meer, verhalten konnte auf den Seen nicht getestet werden. Allerdings ist mit Gewichtstrimm im Vergleich zu etwas größeren Booten viel mehr zu machen (auch falsch..).

Mir persönlich hat der Falcon besser gefallen, alle Gründe dafür sind oben erwähnt, letztendlich aber aus optischen Gründen. Während man bei der Viper ein Produkt von der Stange bekommt, ist ein Falcon ein in den USA (bzgl. der Rümpfe) handgefertigtes Boot, natürlich spiegelt sich das auch im Preis wieder. Ich vergleiche es einmal mit einem Surfboard das der Boardshaper-Guru extra für Dich geshapt hat im Gegensatz zu dem Teil aus dem Surfkatalog.

Marc

Hier noch etwas weiterführende Information & Bilder:

Klassenvereinigung der Formula 16:

<http://www.formula16.net/content/view/19/44/lang,de/>

Webseite von Falcon Marine LLC, Hersteller des Falcon:

<http://www.falconmarinellc.com/falconf16.html>

und des Importeurs in Belgien:

http://www.theboatshop.be/index_en.html

Webseite von AHPC, Hersteller der Viper (mit Händlerverzeichnis):

http://www.ahpc.com.au/Boats_VIPER.html

und des europäischen Importeurs

<http://www.2bsailing.eu/>

und des Vertriebs in Deutschland

<http://www.lindstaedt.com>