

Da der Eigner in Tschechien eine eigene Bootswerft mit tüchtigen Holz-Bootsbauern besitzt, die sich auf preiswerte Refits und traditionelle Neubauten aus Holz (siehe auch YACHT 17/99) spezialisiert haben, war die Realisierung des Projektes relativ einfach möglich - und sogar zu einem günstigeren Preis. Julian Sarfert kann das Schiff jetzt für 97.000,- Euro anbieten.

Und das trotz der vielen Holzarbeiten, die das Schiff wertiger machen. Deck und Teile des Cockpits werden serienmäßig aus Teak gefertigt. Für den Auf- und Ausbau verwendet die Werft nur die heimischen Hölzer Eiche und Lärche. Der Kajütaufbau wurde relativ flach und schmal gehalten und in den Dachlinien dem Deckssprung angepasst. So entstand ein breites Laufdeck, und der Pilot Cutter wirkt in der Linienführung wesentlich eleganter und stilgerechter als das GFK-Original.

Der Innenraum wurde nach den Wünschen des Eigners fast schon minimalistisch und gradlinig gestaltet. An den Einbauten gibt es weder Rundungen noch irgendwelche Schnörkel. „Ich wollte, dass sich der Typus des Arbeitsbootes auch unter Deck fortsetzt“, erläutert Julian Sarfert das Design, „ein ‚schöner‘ Ausbau passt nicht zum deftigen Charakter des Pilot Cutter.“ Dennoch ist das Interieur ansprechend: Der konsequente Holzausbau sorgt für eine urgemütliche Atmosphäre in der Kajüte, und da keine dunklen Hölzer zum Einsatz kamen, ist es trotz der kleinen Kajütfenster und des nur relativ wenig Licht durchlassenden traditionellen Skylights freundlich hell unter Deck. Nichts erinnert mehr an einen Kunststoffbau, wofür schon die durchlaufenden Holzwegerungen an den Rumpf-Seitenwänden sorgen. Auch eine Abschottung des Vorschiffs kam nicht infrage.

„Die Großzügigkeit unter Deck sollte nicht durch ein Schott unterbrochen werden. Außerdem gehen wir zur gleichen Zeit wie die Kinder schlafen. Die Vorschiffskoje ist groß genug für uns vier, und notfalls gibt es ja achtern noch die geräumige Hundekoje“, sagt Sarfert, um gleich darauf zu ergänzen: „Selbstverständlich fertigen wir jede nur mögliche Raumaufteilung unter Deck ganz nach den Wünschen des Eigners.“ Bei jedem Boot handelt es sich quasi um einen Einzelbau, und der lässt Spielraum für einen Innenraum mit den unterschiedlichsten Hölzern und Stilelementen. Einen Kartentisch sucht man auf Sarferts Pilot Cutter vergebens. „Das ist doch ein Relikt aus Zeiten, wo es noch kein GPS gab. Ich erledige die Navigation am Kajüttisch, der steht sowieso fest vor dem U-Sofa und langt für die Kartenarbeit“, meint der Eigner.

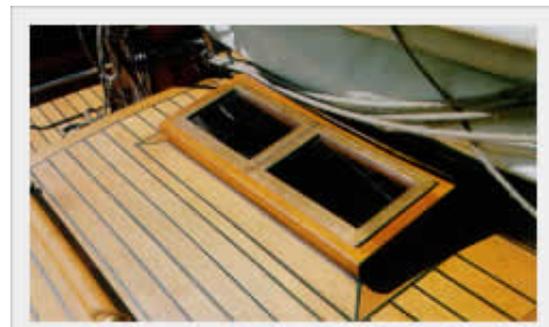
Dafür ist die Längspantry im Mittschiffsbereich groß und praxisgerecht - wenn auch nicht auf der Höhe der Zeit. Hier setzt sich das Konzept der Einfachheit fort: Statt einer Gasanlage wurde ein zweiflammiger Spirituskocher eingebaut, und das Frischwasser muss mit einer bronzenen Handpumpe aus dem flexiblen Tank gefördert werden. „Es wäre töricht, den traditionellen Ausbau durch viele elektrische und elektronische Geräte wieder infrage zu stellen“, sagt Sarfert. So findet man im eher knappen Bad mit separatem Olzeug-schapp auch nur ein Chemie-WC, „weil was anderes auf vielen Seen sowieso nicht tolerierbar ist“, wie der Eigner betont.



Viel Arbeit: Die Fallen werden auf Belegnägeln am Mast fixiert, Winschen lassen sich aber ordern oder nachrüsten.



Viel Segelfläche: Durch den längeren Bugspriet ergaben sich mehr Quadratmeter und weniger Luvgerigkeit als beim Original.



Viel Holz: Das Teakdeck ist serienmäßig. Der Aufbau besteht aus Eiche. Das klassische Decksfenster ist stilgerecht.

Keine Kompromisse gab es hingegen beim Motoreinbau. Dies fällt bereits beim Öffnen des großen Cockpit-Bodenluks auf, das einen ungehinderten Zugang zu allen Motorelementen einschließlich der Wellenanlage und Stoffbuchse zulässt. Aufgrund des Langkiels kann der Pilot Cutter nur mit einer konventionellen Wellenanlage und nicht mit einem Saildrive ausgerüstet werden. Pionierarbeit leistete die Werft, indem sie einen der ersten marinierten Smart-Common-Rail-Diesel mit selbst regelndem Turbolader und Ladeluftkühlung einbaute. „Die Dreizylinder-Motoranlage ist bei einer Leistung von 41 PS rund 120 Kilogramm leichter als ein vergleichbarer konventioneller Marinediesel“, erläutert Sarfert, „dadurch ist das Schiff weniger hecklastig.“ Allerdings ist der Aluminium-Motor nicht nur klein und leicht, sondern leider auch ziemlich teuer. Billiger wird das Boot beispielsweise mit einem Volvo-Penta-Diesel mit 27 PS, aber es kann auch jeder andere Motor dieser Größenordnung eingebaut werden.

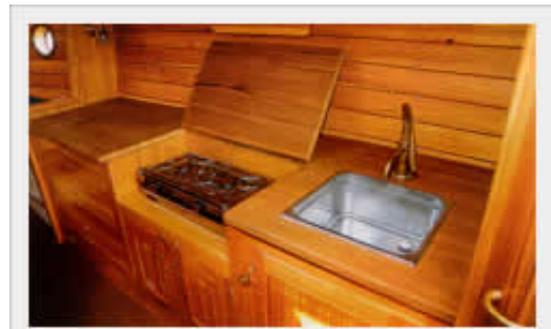
Segeln wie früher

Nach der Inspektion des Bootes am Steg des Berliner Yacht-Clubs sind wir auf einen Probetörn gespannt. Zunächst einmal wird mithilfe einer kleinen Elektrowinde, die gut zugänglich im flachen Brückendeck eingebaut wurde, das Schwert abgesenkt. Tatsächlich ist der Langkieler eigentlich ein Kielschwerter, wobei dies aber in der Kajüte nicht spürbar ist, da sich der geschlossene Schwertkasten im Kiel befindet. Es wird aber auch eine Version ohne Schwert und dafür mit tieferem Kiel gebaut.

Der Eigner überlegt, ob der Segeltest zu diesem Zeitpunkt überhaupt eine gute Idee ist. Drohende Wolkenbänke über der anderen Seeseite kündigen den Durchzug einer Gewitterfront an, und ein steifer Wind peitscht die kurzen Seen zu weißgischtigen Rollern auf. Eigentlich müsste aber ein Boot, das für die raue Kanalküste konstruiert und gebaut ist, einen solchen Wind mit Leichtigkeit abwettern können, und so laufen wir unter Motor aus, um in einiger Entfernung vom Steg das Großsegel zu setzen.

Die Reffleinen sind auf dem brandneuen Schiff noch nicht eingebunden, so dass ein Verkleinern der Segelfläche vorerst nicht möglich ist. Das Aufheißern der schweren Gaffel bedeutet Knochenarbeit, denn Fallwischen sind nicht installiert. Piek- und Klaufall werden ebenso wie die Fallen für Baumfock und Klüver am Mastkoker auf Nagelbänken belegt. Der Klüver läuft am langen Bugsprit von der Bronzerolle.

Kaum sind die Segel gesetzt, packen Gewitterböen das Schiff. Der Wind legt auf 7 Beaufort zu. Das jetzt viel zu große Gaffelsegel muss aufgefiert werden, um den Druck aus dem Rigg zu nehmen, und wir steuern mit halbem Wind auf eine Steganlage am luvwärtigen Ufer zu, um die Gewitterfront vorüberziehen zu lassen. Julian Sarfert ist zufrieden. Immerhin war es die Starkwind-Taufe für das Rigg, und alles hat gehalten - trotz Übertakelung.



Wenig Komfort: Die Pantry bietet nur Handpumpe und Spirituskocher. Auf Kundenwunsch gibt es einen höheren Standard.



Viel Platz: Das Vorschiff ist mit einer 2,50 Meter langen und 2,10 Meter breiten Riesenkoje fast komplett gefüllt.

So schnell, wie das Gewitter gekommen ist, verzieht es sich auch wieder, und bald wehen 4 bis 5 Beaufort über den Wannsee. Alle Tücher bis auf das Toppsegel sind gesetzt, die das Boot nun gut tragen kann. Wie nicht anders zu erwarten, zeigt sich der Kutter als sehr steif, einfallende Böen steckt er mit leichter Krängung ohne weiteres weg. Da fühlt sich jeder sofort sicher. Man kann sich vorstellen, dass der Kutter auf stärkeren Seegang gelassen reagieren wird. Das Kreuzen ist nur mit der Baumfock, die als Selbstwende-fock sehr gut steht, recht einfach, wenn man einmal davon absieht, dass das Gaffelrigg mit dem ausladenden Großsegel Backstagen erfordert. Auf kurzen Kreuzschlägen hat die Mannschaft ganz schön zu tun, um bei jeder Wende das Lee-Backstag dichtzusetzen und das alte Luv-Backstag aufzufieren. Allerdings ist der hölzerne Mast so stark dimensioniert und so sicher abgestagt, dass er nicht gleich von oben kommt, wenn sich das Manöver einmal verzögert. Bei Leichtwind können die Backstagen sogar ganz aufgefiert bleiben.



Etwas Technik: Das Schwertfall wird mit einer Elektrowinde bedient, die abdeckbar im am Niedergang montiert ist.

Behäbiges Manövrieren

Der Drehkreis unter Segeln ist mit zwei bis drei Schiffslängen eher groß, was auch Auswirkungen auf das Wendeverhalten hat. Das Boot geht zwar willig, aber geruhsam durch den Wind, und es dauert dann eine Zeit, bis es auf dem anderen Bug wieder Fahrt aufnimmt. Dafür wird der Rudergänger mit einer willkommenen Kursstabilität und einem angenehmen Ruderverhalten entschädigt. Mit der langen Pinne (die auf dem Testschiff noch zu hoch eingestellt war) lässt sich der Pilot Cutter ausgewogen steuern, und wem der (erforderliche) Ruderdruck kräftemäßig immer noch zu groß ist, der kann auch ein Ruderrad ordern.

Naturgemäß liegt die Stärke des Gaffelkutters auf Kursen mit einem Windeinfallswinkel von etwa 60 bis 120 Grad. Mit einem Schrick in den Schoten zeigt die Logge wiederholt Geschwindigkeiten um die 7 Knoten an, während dieser Wert hoch am Wind auf unter 6 Knoten zurückgeht. Der optimale Wendewinkel liegt bei etwa 100 Grad, was in Anbetracht des Gaffelsegels ein guter Wert ist. Positiv wirkt sich auf die Kreuzeigenschaften das optimal stehende sowie mit veränderlicher Gaffelneigung gut trimmbare Großsegel aus.

Nach dem Segeltest muss der Diesel seine Qualitäten unter Beweis stellen. Bei 2300 Umdrehungen pro Minute erreicht der Kutter eine Marschfahrt von 5,6 Knoten, bei 3000 um 5,9 Knoten. Das ist angesichts der starken Maschine eher langsam, dürfte aber ein Prototypen-Problem sein. Da Propeller und Getriebe noch nicht optimal auf die Motorleistung abgestimmt waren, ist nach den Korrekturen von einer Marschfahrt von zirka 6 Knoten auszugehen, was immerhin dicht an der theoretischen Rumpfgeschwindigkeit von 6,8 Knoten liegt.

Die Geräusentwicklung ist trotz sorgfältiger Schallisolierung des Motorraums relativ groß, was auch die gemessenen Werte von 79 dB(A) im Salon und 82 dB(A) in der Hundekoje verdeutlichen. Wie sich später herausstellte, war hierfür nicht der Motor, sondern ein Montagefehler verantwortlich. Das Einlaufen in die Box erweist sich aufgrund des langen Klüverbaumes als schwieriges Manöver, zumal der Wind plötzlich wieder zunimmt.

Es gehört schon viel Übung dazu, den Gaffelkutter rückwärts zu manövrieren, da die Eigenschaften eines Langkielers bei Rückwärtsfahrt generell nicht gut sind. Aber anders als mit dem Heck zum Steg lässt sich das Boot aufgrund der meterlangen Spiere nicht einparken. Es sei denn, die Crew zieht noch draußen auf See den Klüverbaum ein, was aber aufgrund der Bolzenarretierung an Deck und der Klüverrolle an der Nock schwierig ist. Doch von derlei Schwierigkeiten dürften sich wahre Oldtimer-Fans wohl kaum abschrecken lassen. Was für sie zählen wird, sind die bewundernden Blicke der anderen Segler auf ihren GFK-Yachten, wenn der Pilot Cutter 30 majestätisch unter dem Schmuck seiner traditionellen Segelfläche vorüberzieht - auch wenn sein Rumpf ebenfalls aus Kunststoff besteht.



Nur Holz: Wegerungen, Decksbalken aus Kiefer und die Sperrholzaufgabe des Teakdecks sowie das Mobiliar schaffen eine gemütliche Atmosphäre. Von CFK keine Spur.