

NAHE ANS WASSER GEBAUT

Wie ein Open 60, nur in handiger Größe: Die **FLAAR 26** kommt aus Ungarn und bringt das Zeug zum Langstrecken-Abräumer mit. Die anspruchsvolle Rennflunder besteht komplett aus **CARBON**

Feist. Der Rumpf ist achtern breit und flach. Die zwei Ruderblätter sorgen für gute Kontrolle auch bei Krängung

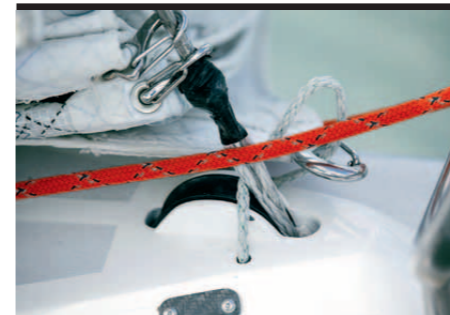
Rasen ohne Risiko. Mit mehr Speed segelt die Flaar steif und kontrolliert



23 — 2013

NUR LEISTUNG IM FOKUS

Tiefer Kiel, viel Segelfläche, langer Rüssel und auf Wunsch Wasserballast. Das Konzept kennt **KEINE KOMPROMISSE**



VERSTELLBAR

Kontrolle der Riggschspannung über das Vortag. Man muss aber wissen, wie und warum



REICHHALTIG

Die Qualität der Ausstattung ab Werft ist erste Sahne – es fehlt an nichts



Fest. Der lange Bugspriet steckt in einer massiven Führung

Gerade einmal 900 Kilogramm bringt die Flaar 26 aus Ungarn auf die Waage, mehr als die Hälfte davon, 470 Kilogramm, hängen in Form einer Ballastbombe am zwei Meter tiefen Kiel. Alles andere: Kohlefaser pur! Rumpf, Deck, das gesamte Rigg, dazu die Mehrheit der Anbauteile wie Ruderblätter, Pinne und Bugspriet.

Gebaut wird der Racer im Vakuum-Infusionsverfahren und ausschließlich unter Verwendung von Epoxidharzen bei Flaar Boats in Etyek nahe Budapest. Das Unternehmen hat bisher für die Langstreckenszene am Plattensee Konzepte erarbeitet und Teile produziert, wie etwa Kiele für einige Libera-Racer oder das Rigg für den Serien-Star „Lisa“. Jetzt aber will Flaar auch Boote in Serie fertigen. Ihr neuer 26-Fußer soll ihnen dafür die Wege ebenen.

KLEINHAND-LANGSTRECKENRENNER Der Ungar Attila Déry ist zusammen mit Partner Zoltan Mezey nicht nur Inhaber von Flaar Boats, sondern auch Konstrukteur, er hat die optisch eigenwillige Flaar 26 gezeichnet. Der geringe Freibord und der ungewöhn-

lich ausgeprägte Deckssprung bescheren dem Boot einen ziemlich extravaganten Auftritt. Die Form erinnert an die hochgezüchteten Racer der Klasse Open 60. Die Analogie ist nicht ungewollt; auch die Flaar 26 soll insbesondere auf sportliche Einhandsegler für Lang- oder Mittelstreckenrennen zielen. Das Konzept und das Handling sind bewusst darauf ausgelegt.

Ihrer Herkunft vom eher windschwachen Plattensee entsprechend verfügt die Flaar 26 über eine ganze Menge Segel-PS.

ZUSÄTZLICHER WASSERBALLAST IST OPTIONAL. ES GEHT ABER AUCH OHNE

Die volle Am-Wind-Garderobe vermisst 50 Quadratmeter Fläche. Für die Raumwindkurse wird dazu ein Gennaker mit satten 115 Quadratmetern gesetzt – durchaus bemerkenswerte Flächen für ein Sportboot dieser Größe.

Und aufregende zugleich, vor allem hinsichtlich des Tests bei einem sehr wechselhaften Westwind auf dem Balaton mit knapp 20, in Böen bis über 25 Knoten Wind. Mit dem großen Gennaker, vollem Groß und einer Vierercrew stellt die Flaar 26 auf der Raumwindstrecke ihr volles Potenzial unter Beweis. Gewicht nach achtern, Nase hoch, und schon feuert sie mit atemberaubenden 19 Knoten Speed nach Lee.

DEFIZITE AN DER KREUZ

Verblüffend ist dabei, wie steif und sorglos sich das kleine Boot selbst bei so hohen Geschwindigkeiten noch steuern lässt. Auf die achtern angehängten Ruderblätter kommt kaum Druck, und auf die knackigen Böen reagiert die Flaar nur mit einer frappierenden Beschleunigung. Auch das Halsen gestaltet sich problemlos. Der Rüssel reicht ausgezogen bis 2,60 Meter vor die Bugspitze. Das ist wie Skiff-Segeln, nur eine Nummer größer.

Eine weitere Spezialität der Neuen: Wasserballasttanks mit jeweils 250 Liter Inhalt. Die sind seitlich ganz außen unter das Deck gebaut. Das Befüllen und Entleeren geschieht über Klappen im Rumpf. Die Ballastträger sind zudem mit einem dicken Rohr verbunden. Vor dem Wenden werden die Ventile geöffnet, und es schießen 250 Liter Wasser von Luv nach Lee. Dieser Vorgang dauert etwa 20 Sekunden. Auf dem neuen

Bug steht der Ballast dann wieder in Luv mit beachtlicher Wirkung zur Verfügung.

Hoch am Wind rennt die Flaar 26 mit knapp 7 Knoten los. Allerdings bleibt der Wendewinkel mit etwa 95 Grad größer als erwartet. Mit ihrem sehr schlanken Vorschiff und dem extrem breiten Heck muss sie auch auf der Kreuz relativ voll gesegelt werden. Wer Höhe knüppeln will oder muss, bleibt sofort stehen.

Die Wasserballasttanks sind übrigens nur eine Option, für den Einhandbetrieb und zur Leistungssteigerung. Der tiefe Kiel mit dem hohen Ballastanteil und die Rumpfform sorgen für ausreichend Steifigkeit.

Das schön gebaute Kohlefaserigg von Pauer Carbon (ebenfalls aus Ungarn) ist über zwei Salingspaare verwantet. Mit den doppelt geführten Achterstagen und dem am Heck angebauten Traveller ist das →

WER KEINE ANSPRÜCHE STELLT, KÖNNTE INNEN AUCH SCHLAFEN



UNSCHÖN

Blanke Kohlefaser dominiert den Innenraum. Mit etwas Deckfarbe ginge das hübscher



AUSGEREIFT

Der Hubkiel wird simpel per Talje aufgeholt. Die Flosse bleibt dabei an einer Schiene geführt



NACH BEDARF

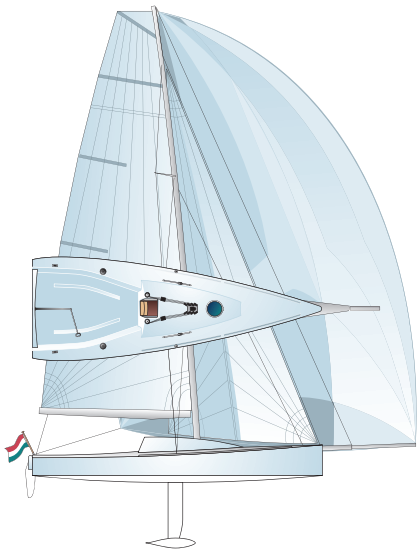
Das System für den Wasserballast funktioniert prima. Die Ventile steuern den Zu- und den Abfluss



NACHHILFE

Falls der Druck nicht ausreicht, hilft eine Pumpe zum Befüllen der Ballasttanks

FLAAR 26



Markanter Deckssprung und kaum Freibord: Die Konstruktion ist radikal

MESSWERTE

SEGELLEISTUNGEN, OHNE
ABDRIFT UND STROM

48 Grad	6,8 kn
60 Grad	7,6 kn
90 Grad	10,2 kn
120 Grad*	12,2 kn
150 Grad*	9,8 kn

2 kn 4 kn 6 kn 8 kn 10 kn

Windgeschwindigkeit: 18 kn (5 Bft.)

Wellenhöhe: ca. 0,5 Meter

* Mit Gennaker

POTENZIAL

STZ ¹ = 7,5

4,0 Cruiser

Performance-Cruiser 5,0

Viel Segelfläche bei minimalem Gewicht – die Flaar 26 ist ein reiner Racer, die Segeltragezahl geriet enorm hoch

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	Attila Déry
CE-Entwurfskategorie	C (küstennah)
Lüa (Rumpflänge)	8,00 m
Breite	2,82 m
Tiefgang (Hubkiel)	1,20–2,00 m
Gewicht	900 kg
Ballast/-anteil	470 kg/52 %
Großsegel	33,8 m ²
Genua (114 %)	18,6 m ²

RUMPF- U. DECKSBAUWEISE
Kohlefaser-Sandwichkonstruktion im Vakuum-Infusionsverfahren gebaut. Verwendung von Epoxidharzen

PREIS UND WERT

Grundpreis ab Werft	73 990 €
Preis segelfertig ²	86 000 €
Garantie/gegen Osmose	3/15 Jahre

Werft Flaar Boats, 2091 Etyek (Ungarn);
www.flaar.eu

Yacht-BEWERTUNG

Das Leichtgewicht aus Ungarn ist vollständig in Kohlefaser gefertigt und richtet sich mit einem ambitionierten Konzept an sportliche und erfahrene Regattasegler

Konstruktion und Konzept

- + Sehr leichte Vollcarbon-Konstruktion
- + Wasserballasttanks als Option
- + Hubkiel im Standard
- Anspruchsvolles Handling

Segelleistung und Trimm

- + Enormes Leistungspotenzial
- + Funktionierendes Deckslayout
- + Sehr steif raumschots
- Wenig Höhe am Wind

Ausrüstung und Technik

- + Hochwertige Decksausstattung
- + Bestes Schoten- und Fallenmaterial
- Ausbauqualität innen

Großsegel mit der markanten Ausstellung im Kopfbereich (Square Top) prima zu trimmen, verlangt aber aufgrund seiner enormen Dimensionen spätestens ab 15 Knoten Wind nach einem Reff.

Für den Kiel baut die Werft schon im Standard eine Hub-Einrichtung ein. Die Flosse ist unter Deck in einem Kasten geführt und kann über eine Schottalje um rund

80 Zentimeter aufgeholt werden. Dies und das geringe Gesamtgewicht erleichtern die Trailerbarkeit. Mit einer Breite von 2,82 Metern erfordert der Straßentransport aber eine Sondergenehmigung.

Die Flaar 26 ist ein recht kompliziertes und forderndes Sportgerät; nur erfahrene und aktive Regattasegler mit Anspruch auf viel Leistung unter Segeln dürften mit ihr

glücklich werden. Der Preis von 74 000 Euro (ohne Segel) erscheint für ein Boot von acht Meter Rumpflänge gehoben, relativiert sich aber aufgrund der fast durchgängigen Kohlefaserkonstruktion. Flaar Boats plant, die 26 im Januar auf der boot Düsseldorf zu zeigen. Ein Besuch dort lohnt sich.

MICHAEL GOOD

DIE KONKURRENZ IN DER ÜBERSICHT



CODE 8
Ähnliches Konzept, ebenfalls aus Ungarn, ebenfalls komplett aus Kohlefaser. Die Code 8 (Test in YACHT 17/2013) ist aber etwas weniger radikal. 74 000 Euro



LIFE 7.5
Das hübsche Sportboot (Test in YACHT 6/2013) kommt aus Schweden und beweist konzeptionelle Anleihen zum Daysailer. 55 335 Euro



SAPPHIRE 27
Multitalent aus der Schweiz. Die Sapphire 27 (s. YACHT 2/2013) ist familientauglich, bewohn- und trailerbar und seglerisch weniger anspruchsvoll. 58 300 Euro



SEASCAPE 27
Offshore- und gleichzeitig auch tourentauglicher Renner (siehe YACHT 21/2012) aus Slowenien mit Schwenkkiel und doppelten Ruderblättern. 62 000 Euro

¹ Dimensionslose Zahl. Berechnung: $\sqrt{S^2/V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V). ² Gemäß YACHT-Definition. Alle Preise inkl. Mehrwertsteuer