

FLIEGEN, WENN ALLE ANDERE STEHEN

*Sie ist die vermutlich schnellste Serienyacht unter 40 Fuß.
Nur dafür und für Siege bei Binnen-Regatten ist die ungarische Flaar M37
konzipiert. Eindrücke von der unfassbaren Leichtigkeit des Seins*





**Riesige Tücher
aus hauchdünnen
Membranen
lassen die Kohle-
faseryacht schon
beim leisesten
Windhauch ins
Gleiten kommen**

Breit, leicht, stark. Zwei Mann Crew braucht es mindestens, fünf haben bei Regatten aber auch genug zu tun



Wir leben, ganz ohne Zweifel, im Zeitalter des Sowohl-als-auch. Was einmal bloß Taschenmesser war, nennt sich heute Multitool, einst handige Mobiltelefone mutierten zu klobigen Multimedia-Konsolen, Geländewagen zu SUV, Performance-Cruiser zu komfortablen Fahrtenbooten.

Nur wenige Kunden zeigen sich noch interessiert an kompromisslosen Konzepten; alles scheint dem Diktat des Mehrfachnutzens unterworfen zu sein. Wo Elektronik im Spiel ist, gibt es meist gar kein Halten mehr, weshalb ein Informatikstudium inzwischen hilfreich, wenn nicht sogar Bedingung sein kann zur Bedienung von so etwas ehedem Trivialem wie einem GPS-Plotter, der längst Lampen schaltet, Tankinhalte überwacht, die Hifi-Anlage nebst Autopilot steuert.

Falls Ihnen bis hierher der Zusammenhang fehlt, wundern Sie sich nicht: Es gibt keinen – allenfalls insoweit, als die Flaar M37 den krassestmöglichen Gegensatz zu dieser Entwicklung bildet; sie ist, was Paul Simon einmal lyrisch als „One-Trick Pony“ besang. Wobei es hier wohl besser heißen müsste:

One-Trick Bronco. Denn das Ding rennt wie der Teufel.

Werftchef Zoltan Mezey versucht nicht einmal, die singuläre Ausrichtung zu relativieren. Er bekennt sich vielmehr offen dazu: „Die Flaar M37 ist nur für einen Zweck entstanden: bei Langstreckenrennen auf Binnenseen schnellste Einrumpfyacht unter 40 Fuß zu sein.“ Einsatzzweck der ungemein flachen, breiten und in Ferrari-Rot lackierten Kohlefaseryacht sind Regatten wie das Blaue Band vom Balaton, die Centomiglia am Gardasee oder die Bodensee Rund Um.

DER LEIESTE WINDHAUCH VERWANDELT DAS BOOT IN EIN PROJEKTIL

Dort haben in den neunziger und frühen 2000er-Jahren die Liberas dominiert – fragile Einzelbauten mit gewaltigen Auslegern und großen Crews, von denen acht, neun im Trapez standen. Es war eine gleichermaßen verrückte wie faszinierende Klasse, die finanziell und logistisch immens hohe Einsätze erforderte. Dann aber verlagerte sich das Interesse auf schnelle Katamarane und Tris, die fortan die Binnenszene dominierten.

Die Flaar ist der Versuch, dem eine erschwingliche Alternative entgegenzusetzen: in Kleinserie gefertigt, mit einfacherer Bedienung, für kleinere Mannschaften und mit deutlich vereinfachtem Betriebsaufwand. Tatsächlich lässt sich die M37 in wenigen Stunden abriggen und um 45 Grad in der Längsachse gekippt auf einem Straßentrailer transportieren.

Fast könnte man von einem Rennboot der Vernunft sprechen – wären da nicht die atemberaubenden Leistungskennziffern. Sie sind das Resultat sehr konsequenten Leichtbaus, gekoppelt mit äußerst großzügig bemessenen Segelflächen.

So wiegt die komplett in Kohlefaser mit Schaumkern laminierte Rumpfschale gerade einmal 242, das Deck weniger als 220 Ki-

SPORTPLATZ

logramm. Die ebenfalls aus Carbon-Sandwich bestehende Struktur wird wie die Außenhaut im Vakuum-Infusionsverfahren laminiert. Spanten, Stringer und Schotten werden zunächst Stück für Stück gewogen, um sicherzustellen, dass sie den Vorgaben entsprechen. Dann erst werden sie mit hochfestem Strukturkleber fixiert und anlamiert, bevor die gesamte Konstruktion mehr als einen Tag lang in der Temperkammer auf bis zu 80 Grad Celsius erhitzt wird, um auszuhärten.

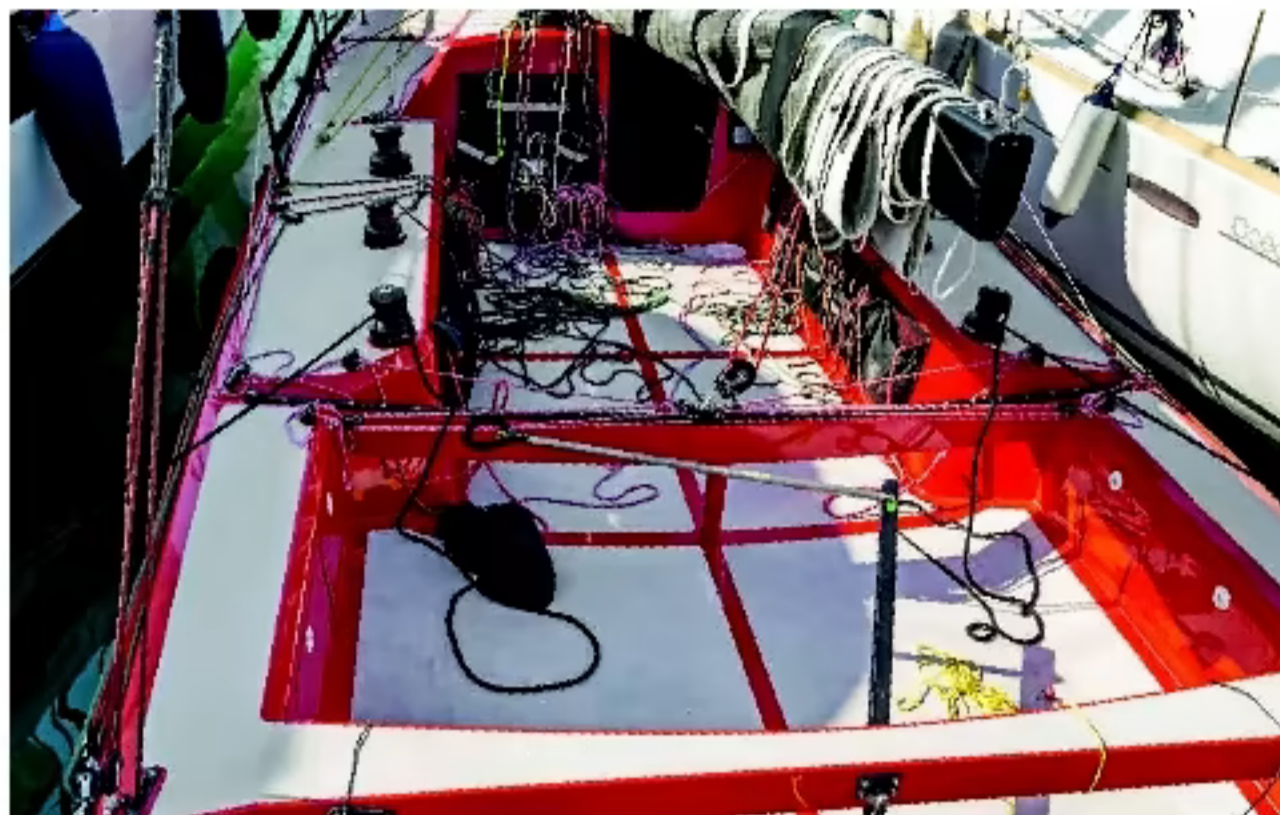
Ein aufwändiges Verfahren, das die Güte des Bootsbaus unterstreicht, für die Flaar steht. Kein Wunder, ist Werftchef Zoltan Mezey doch ein anerkannter Komposit-Experte und als solcher Mitglied in der ungarischen Akademie der Wissenschaften. Mezey bildet mit Atila Déry ein kongeniales Team. Der Konstrukteur ist technischer Direktor bei Flaar und hat unter anderem den Imoca 60 mitentwickelt, mit dem Nándor Fa bei der letzten Vendée Globe Platz acht belegte.

Zusammen mit Rigg, Rudern, Segeln und der umfangreichen Beschlagsausstattung an Deck wiegt die M37 nur eine Tonne. Dem stehen knapp 1,3 Tonnen an Ballastgewicht gegenüber, ein Anteil an der Gesamtverdrängung von 56 Prozent.

Der Kiel ist gemessen am Rest des Bootes fast moderat. Er geht nur 2,20 Meter tief, lässt sich für den Einsatz in flachen Uferzonen und Marinas aber bis auf 1,60 Meter aufholen. Für den Transport kann man die Bleibombe nach Lösen zweier Bolzen von der Kohlefaserfinne trennen und diese auch ganz aus dem Kielkasten ziehen. Das funktioniert ebenso einfach wie genial.

Wie extrem die Flaar ist, macht der Vergleich zu einem anderen Racer deutlich. Mit ihren 2,3 Tonnen wiegt sie immerhin sechs Zentner weniger als die neue ClubSwan 36, die in wenigen Wochen erstmals zu Wasser geht. Sie ist allerdings mehr aufs Seesegeln hin konzipiert, die M37 dagegen erfüllt im Standard nur CE-Kategorie C; sie lässt sich aber auf Wunsch auch für Kategorie A oder B spezifizieren.

Auch beim Rigg geht das Boot aus Ungarn keine Kompromisse ein. Am Wind trägt die Flaar nicht weniger als 158 Quadratmeter Tuch, was ihr zu einer solitären Segeltragezahl von 9,5 verhilft – fast das Doppelte gängiger Performance-Cruiser und etwa so viel, wie ein Imoca 60 der jüngsten Generation mit Neigekiel und Foils heute bietet. →

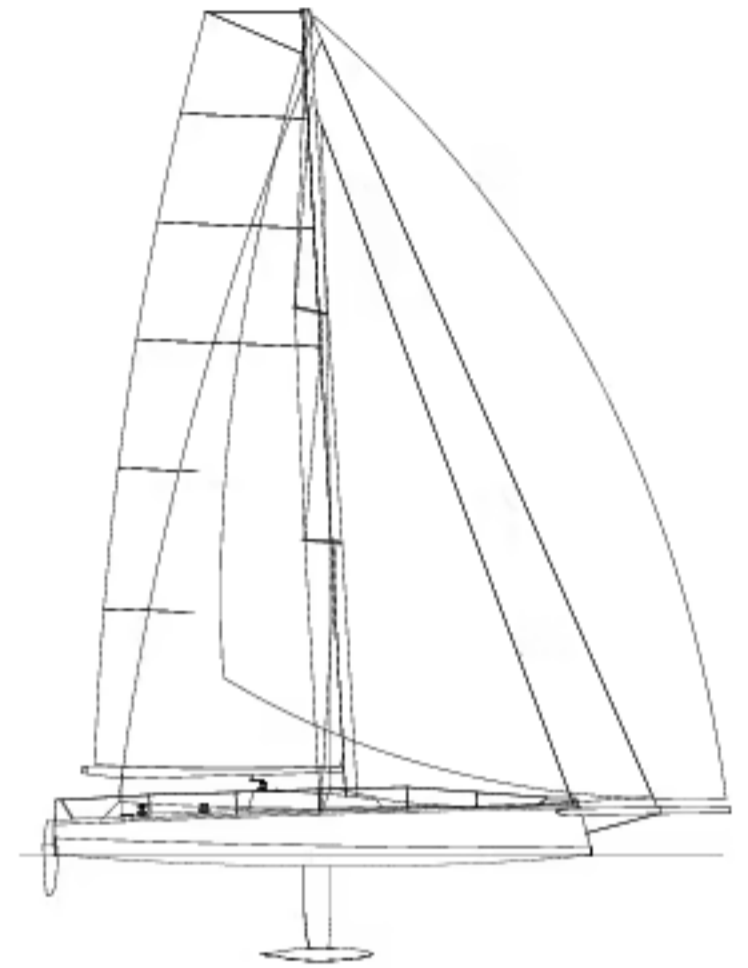


*An Strippen herrscht kein Mangel. Das Rigg bietet mit drei Vorstagen plus Backstagen viel **VARIABILITÄT** – und fordert die Crew. Fußstützen und umlaufende Reling: Fehlanzeige*



FORM FOLGT FUNKTION

Der Niedergang ist seitlich nach Steuerbord versetzt, um alle Strecker mit nur einer Winsch auf dem Aufbau bedienen zu können. Dafür gibt es auf den Seitendecks drei Windenpaare für Groß-, Backstagen, Genua- oder Gennakerschoten. Die beiden Kohlefaser-Ruder sind am Spiegel angehängt und bieten wenig Feedback. Das gesamte Boot ist sehr sorgfältig gebaut, extrem leicht und lässt sich um 45 Grad gekippt sogar per Trailer transportieren



TECHNISCHE DATEN

Lüa (Rumpflänge)	11,28 m
LWL (Wasserlinienlänge)	11,28 m
Breite	3,32 m
Tiefgang	1,60-2,20 m
Gewicht	2,3 t
Ballast/-anteil	1,3 t/56 %
Wasserballast	2 x 460 l
Segelfläche am Wind/vorn Wind	158/286 m ²
Segeltragezahl	9,6
Preis	285 600 €



WASSER, MARSCH

Trotz des schweren T-Kiels braucht der uppig betuchte Binnensee-Renner bei Wind Wasserballast. Das Ventil wird vom Cockpit aus bedient



Karge Höhle. Die Flaar hat unter Deck keinen Ausbau. Rumpf und Deck sind aufwändig ausgesteift

Blickt man von der Plicht nach oben in die hoch und breit aufgespannten Membransegel, kann einem selbst an Tagen mit Leichtwind fast bange werden. Denn es ist ja nicht so, dass man auf einem Dickschiff säße. Auch wenn die Maße der Flaar einer mittleren Fahrtenyacht ähneln, so vermittelt ihr Rumpf eher den Eindruck einer zierlichen Jolle.

Jede Drehung von einer der sieben Winschen, jeder Zug an Fall oder Schot, jeder Schritt an Deck hallt knochentrocken nach. Es klingt einerseits filigran, als könne das Deck gleich bersten, fühlt sich zugleich aber unbarmherzig hart und unnachgiebig an.

Das ist es auch, wie sich an den drei Tagen unseres Tests vor Port Ginesta an der katalanischen Küste erweisen sollte. Egal unter welchen Bedingungen – die Flaar zeigte sich trotz ihres geringen Gewichts grundsolide und bärenstark: kein Verwinden, kein Federn, kein Biegen. Die einzige Bewegung, welche die Konstruktion zuzulassen scheint, ist ungestümer Vorwärtsdrang.

Um diesen erleben zu können, heißt es zunächst jedoch, Geduld zu üben. Denn als

Hilfsantrieb besitzt die Baunummer 1 nur einen 5-PS-Außenborder, wie er sonst auf Jollenkreuzern oder Daysailern üblich ist, nicht aber auf 37-Fuß-Yachten.

Der Quirl hängt achtern am Spiegel, wird zum Segeln jedoch abgenommen und liegend unter Deck verstaut. Bis das riesige Squarehead-Groß zur Gänze am Kohlefasermast von Pauger steht, ist ein Mann schon auf Betriebstemperatur. Um das Tuch zu schonen, motort die Crew beim Manöver achteraus, was den scheinbaren Wind reduziert. Ohnehin weht es zunächst nur mit

7 bis 10 Knoten. Als Ergänzung zum Groß bietet die Flaar vor dem Mast reichlich Auswahl: Für Genua, Code Zero und Gennaker gibt es je eigene Stagen oder Furler. Außerdem kann an einem wegnehmbaren Kutterstag noch eine kleine Sturmfock gesetzt werden. Mit dieser Stafette an Vorsegeln lässt sich das Boot sehr gut an Kurs und Windstärke anpassen.

Besonders variabel ist dabei der Bugspriet, der aus einem festen, am Rumpf angeklebten und einem daraus noch ausfahrbaren Teil besteht. Der feste Spriet nimmt den Code Zero auf, der maximale Fallspannung braucht, der Gennaker wird am äußersten Ende der Konstruktion gefahren, was das Halsen innerhalb des Vorlieks vereinfacht.

Um die M37 anspringen zu lassen, reicht freilich auch schon das Großsegel allein. Kaum nimmt man die Schot auch nur ein wenig dicht, ploppen die Latten nach Lee, und der Außenborder dreht in der Luft: 5,5 Knoten zeigt die Logge, bei nur 8 Knoten wahrem Wind, und das, noch bevor die Genua gesetzt ist. Wer andere Boote um sich hat, beginnt unweigerlich an seinen Sinnen zu zweifeln. Stehen die alle? Und wenn die stehen: Wieso fliegen wir? →

DER CARBON-RUMPF WIEGT GERADE MAL 242 KILOGRAMM