

A futuristic speedboat is shown on a water track, moving rapidly towards the right. The background is a dark, starry sky, suggesting a futuristic or high-tech environment. The boat is sleek and aerodynamic, with a large, curved hull. The water track is a long, straight channel of water, with a green grassy area on the left side. The overall scene is dynamic and high-speed.

Hier fliegt die Zukunft

Die revolutionäre Futura 49 kann vieles, was man sich schon immer mal von einer Yacht gewünscht hat. Sie ist geräumig, schnell und dank einer aufwendigen Verschiebemechanik passt sie in fast jede Box. Claus Reissig über das Wunderschiff made in Germany.

FOTOS CLAUD REISSIG



Die Testcrew zieht alles Segel hoch, die Schoten dicht und schon brettet der Katamaran los, dass einem der Mund offen stehen bleibt.

Eigentlich kann nichts schief gehen mit der Futura 49. Nicht nur, dass ihr Konzept revolutionär, ihr Wohnraum groß und barrierefrei ist, sie von acht auf knapp fünf Meter zusammenschieben ist und zudem den meisten Schiffen ihr Heck zeigt. Das wahrlich Beeindruckende sind ihre Väter und Unterstützer: Gebaut wird sie in Karbon von Stephan Hüttermann auf dessen Balticat-Werft in Arnis an der Schlei, als Berater am Ruder auf der Flybridge sitzt „Luggi“ Bareuther, der mit Burghard Pieske und dessen „Shangri La“ bereits Anfang der 1980er-Jahre rund Kap Horn segelte. Den Verschiebemechanismus optimierte Berthold Karrais, Ingenieur aus der Luftfahrt, der gerade erst eine unbemannte Stratosphärenplattform entwickelte. Die Idee schließlich stammt von Deutschlands erstem Katamaran-Weltumsegler, Dr. Ernst Bullmer, der das Projekt auch finanziert. Und Geld braucht man eine ganze Menge – inklusive Entwicklung, Bau und Konstruktion hat das Schiebe-Schiff bis heute reichlich 1,5 Millionen Euro verschlungen. Das

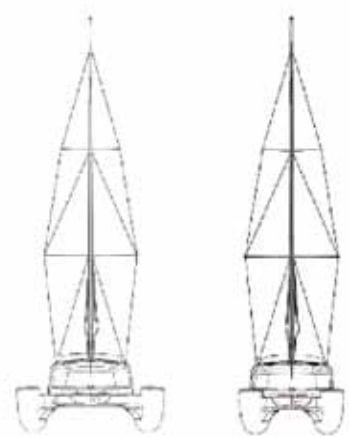
wäre selbst dann viel, wenn nicht grade Krise wäre. Und auch wenn sie alle Anlagen für eine Erfolgsgeschichte besitzt, hat die Futura 49 mit Vorurteilen zu kämpfen. Damit, dass sie polarisiert wie kaum ein anderes Schiff, damit, dass sie aussieht wie ein Raumschiff mit Kufen, damit, dass „man“ einen Kat nur aus einem Stück bauen kann. Die Futura besteht dagegen im Wesentlichen aus drei großen Teilen: den beiden Rümpfen und der sogenannten Wohngondel dazwischen. Im Hafen lässt sie sich auf 4,80 Meter zusammenschieben, um problemlos einzuparken. Die Rümpfe verschwinden fast komplett unter der Gondel, zurück bleibt ein schmaler Kat mit den Maßen eines Einrümpfers, unter Maschine problemlos fahr- und manövrierbar. Auf See ist sie acht Meter breit und bietet die nötige Stabilität zum Segeln. Und das kann sie, wie kaum ein anderes Schiff, das ist die Überraschung, auch wenn der Verschiebemechanismus die eigentliche Innovation ist. Vor der Schleimündung warten eine kurze Ostseewelle und vier Beaufort, in Böen fünf. Die Testcrew zieht alles Segel hoch, die



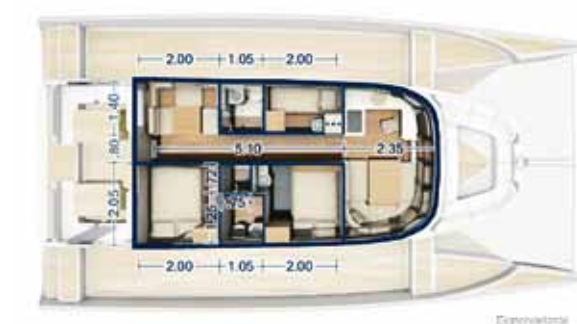
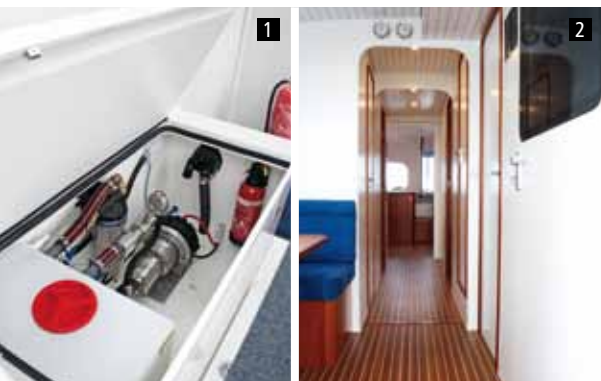
Flotter Dreiteiler, die Futura 49 von unten (links); die Rümpfe schieben sich im Hafen komplett unter die Gondel (oben); gesegelt wird der revolutionäre Kat von einer Flybridge (unten).

Schoten dicht und schon brettet der Katamaran los, dass einem der Mund offen stehen bleibt. Elf, zwölf Knoten erreicht sie halbwind leicht, fällt eine Böe ein, beschleunigt sie ansatzlos auf 15 Knoten. Dramatisch hebt sie ihre Bugspitzen aus den Wellen – ein Charakterzug, der ihr mit einer optimierten Gewichtsverteilung noch ausgetrieben werden soll. Selbst Werftchef Stephan Hüttermann, von seinen Balticats hohe Geschwindigkeiten gewöhnt, beeindruckt die Lässigkeit mit der die „Prima“ loshämmert, während unter Deck (also in der Gondel) die Heizung läuft und man durch die großen Fenster das Geschehen aus dem Warmen mitverfolgen kann. Oder von den breiten Seitendecks, auf denen man an der hohen Schanz entlang fast trocken bis aufs Vorschiff laufen kann. Dabei ist Hüttermann derjenige, der letztlich für den Speed verantwortlich ist. Sicher, Judel/Vroljik haben die Linien des Schiffes gezeichnet und die sollten schon wissen, wie es geht. Aber gewogen wurde das fertige Schiff mit knapp unter acht Tonnen – viele Mitbewerber der Futura 49 bringen locker

das Doppelte auf die Waage. Hüttermann hat das Schiff fast durchgehend aus Karbon gebaut, Gewicht gespart, wo es nur ging, das ist seine persönliche Herausforderung. Hat getrickst, entwickelt, verbessert und schließlich ein makelloses Finish abgeliefert, dass den Geldgebern am Ende die Tränen in die Augen trieb, als sie die Rechnung präsentiert bekommen. Gerade bei einem Prototyp hätte man das auch alles günstiger haben können, aber das war weder im Sinne der Bauherren, noch der Werft. So ist die Futura 49 nicht nur ein bemerkenswerter Katamaran, sondern zudem eine Visitenkarte für Bootsbau in Deutschland. Nun ist Technik nicht Jedermanns Sache, und eigentlich könnte man deswegen den Artikel bei dem Grinsen belassen, das einem das Segeln und das anschließende fast reibungslose Zusammenschieben des Schiffes ins Gesicht gemalt haben. Aber das Wie, das Detailverliebte, das Finden außergewöhnlicher Lösungen (das letztlich die Personen zu diesem Projekt zusammen gebracht hat), darf man einfach nicht unerwähnt lassen. Da lohnt sich selbst für Nichttechniker das Weiterlesen. ▶



Hochdruckpumpe, um beim Zusammenschieben die Lager zu entlasten (1); barrierefreier Gang in der Charterversion (2); Pantry im Vorschiff (3); auf der Flybridge laufen alle Leinen zusammen (4).



Die Grundidee sind zwei Schwimmer, die mit je zwei verschiebbaren Trägern unter dem Boden der Gondel befestigt sind. Um sie zu bewegen, hätten normale Lager zu einem immensen Kraftaufwand mit entsprechend großen Elektromotoren und hohem Energieverbrauch geführt. An dieser Stelle kam Flugzeugentwickler Karrais ins Spiel. Er erdachte Lager, die sich mit einer Hochdruckpumpe (und 50 bar Wasserdruck) um drei Millimeter von ihrer Gleitfläche anheben lassen. Derart der Reibung enthoben, genügen jetzt zwei kleine Motoren, um die Rümpfe mit zwei zierlichen Zahnriemen zu verschieben. Die Hochdruckpumpe, ebenfalls ein Industrie-teil, wird von einem 24-Volt-Elektromotor angetrieben und sitzt mit einem Vorratstank in der Backskiste. Denn vorher muss das Seewasser zweimal gefiltert werden – die Pumpe mag keine Verunreinigungen. In der jeweiligen Endstellung rasten schließlich laut hörbar vier je 37 Millimeter starke Edelstahlbolzen in die Balken ein und verriegeln sie. Eigentlich simpel und doch kommen dazu eine Vielzahl Detaillösungen. So wurde ein eigenes Computerprogramm geschrieben, das beim Test noch nicht zur Verfügung stand, und einmal den gesamten Ablauf vom Steuerstand aus elektronisch auslösen soll. Am Ende soll ein Knopfdruck genügen, wenn die Futura in den Hafen einläuft, um sie auf Boxenbreite zu bringen, während es dafür heute noch mehrere Schalter und ein wenig Fingerspitzengefühl braucht. Alle Technik, also Tanks, Batterien und die Maschinen befinden sich übrigens in den ansonsten leeren Rümpfen. Die dazu gehörigen Kabel, Schläuche und Züge mussten so angepasst werden, dass sie die Verschiebewegung mitmachen.

Das konnte nicht billig werden, allein die Baukosten der „Prima“ haben die Million mittlerweile locker überschritten. Auf der Strecke geblieben ist ein repräsentativer Ausbau. Futura Nummer eins trägt das nüchterne Gesicht eines Bootes, das für den Chartermarkt gedacht ist. Mit sechs Kojen, nebst zwei Salons, zwei Ausstiegen und je einem Cockpit vorn und hinten. Ganz nach Wunsch ihres Geldgebers Ernst Bullmer. Die Einsatzmög-



lichkeiten sind dagegen vielfältig, neben der farblosen Chartervariante wäre ein segelndes Loft möglich, barrierefrei zu betreten und mit Betten, die ohne die sonst yachtüblichen Verenkungen geentert werden können. Der Verkaufspreis liegt derzeit bei knapp 800.000 Euro für die Glasfaservariante und gut einer Million Euro für die Karbonversion. Viel Geld, aber eigentlich nicht zu viel für den unglaublichen Aufwand, der für den weltweit ersten breitenvariablen Katamaran betrieben wurde. Schließlich passt er genauso in eine Box in Südfrankreich wie in Dänemark und eröffnet Reviere für Katamarane, die bisher tabu waren. Lediglich Luggi bleibt kritisch: Er hat mit der „Shangri La“ Stürme erlebt, die auch eine feste Konstruktion an ihre Grenze brachten, bewegliche Rümpfe bei einem Hochseekatamaran sind ihm suspekt. Diese Überzeugungsarbeit müssen die Futura 49 und ihre Väter noch leisten. Es wäre zu hoffen, dass es ihnen gelingt. ♦

Ziehharmonika-Effekt: Im Hafen lässt sich die Breite des Katamarans deutlich reduzieren. Der großzügige Wohnraum bleibt unverändert erhalten.

TECHNISCHE DATEN

Länge	14,90 m
Breite	4,80 - 8,0 m
Tiefgang	1,10 m
Leergewicht	7,9 t
Segelfläche	126 m ²
Wasser	400 l
Diesel	440 l
Maschinen	2 Volvo Penta Diesel mit je 40 PS und Saildrive
CE-Kategorie	A (Hochsee)
Konstruktion	Judel/Vroljik & Co
Projektleitung	Gerhard Euchenhofer
Grundpreis	ab 1.046.000 Euro (Karbon); 772.310 Euro (Glasfaser/Epoxy)
Werft	Balticat Werft GmbH; Strandweg 124; 24399 Arnis
Vertrieb	Futura Yacht Systems; Fliederweg 5; 73235 Weilheim/Teck

WWW.FUTURA-YACHTSYSTEMS.COM

Der Weg ist das Ziel?

Das Ziel sind wir:

Flensburger Yacht-Service

Nautor's Swan Service Center

Instandsetzung
Reparatur
Sommerliegeplätze
beheiztes Winterlager

Finn Flyer Yachten
Folkeboot the new classic
Bösch Motorboote

Volvo Penta

Maritimes Fachgeschäft
mit kompetenter Beratung

FLENSBURGER
YACHT-SERVICE

Flensburger Yacht-Service GmbH
Am Industriehafen 4
D - 24937 Flensburg
Tel. +49 (0) 461 - 1 77 27 0
Fax +49 (0) 461 - 1 77 27 33
www.fys.de · info@fys.de