

SUPERYACHTEN **LEOPARD**

Zwischen den Welten

Wandelbar. Mit einem Streckenrekord beim berühmten Fastnet Race hatte der neueste Supermaxi einen fulminanten Auftritt in der Offshore-Szene. Doch *Leopard 3* will mehr sein als nur ein Racer und hat metamorphe Züge.
Von Luis Gazzari





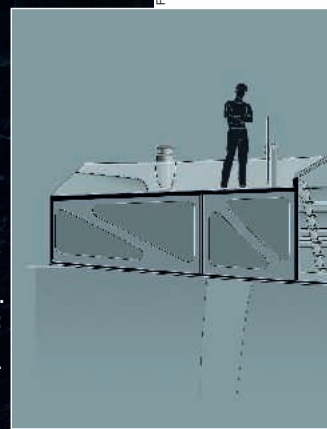
Der Engländer Mike Slade hat es mit Raubkatzen, die er seit rund 20 Jahren auf die Regatabahnen bringt. Von 1988 an segelte er ein gutes Jahrzehnt seinen *Ocean Leopard*; das 98 Fuß lange Reichel/Pugh-Design, das er seit 2000 besaß, hörte auf *Leopard of London*. Sein drittes Tier heißt *Leopard 3* und ist das interessanteste. Einerseits hat sein neuer Leopard alle Attribute eines modernen Supermaxis, andererseits soll das Schiff später auch verchartert werden. Richtig gelesen, *Leopard*, die Chartyacht. Diese Bestimmung erforderte konzeptionell natürlich Kompromisse, beispielsweise einen vergleichsweise voluminösen Rumpf. *Leopard* ist auch 1,70 Meter breiter als die gleich lange *Alfa Romeo*, die als derzeit schnellster Supermaxi gilt. Apropos Supermaxi: Damit wird jener kleine Kreis von rund 100 Fuß langen Rennyachten bezeichnet, die technologisch auf dem letzten Stand sind und einen Canting-(Kipp)Kiel haben. Dazu gehören neben *Alfa* und *Leopard* auch *Wild Oats* und *Maximus*. Ohne Kipp-Kiel ist heute kein Blumentopf mehr zu holen, zumindest nicht nach gesegelter Zeit.

FOTO: RICK TOMLINSON



FOTO: RICK TOMLINSON

Doppelboden Die voluminöse Kipp-Kiel-Mechanik wurde elegant unter dem erhöhten Salon versteckt. Längstrimm per Wasserballast: Die Tanks im Heck fassen bis zu 4,5 Tonnen, damit der Leopard raumschots brav das Köpferl hebt



Zurück zu *Leopard*, dessen muskelstrotzendes Design ausgezeichnet zum Namen passt. Der Fensterschlitz im relativ hohen Aufbau erinnert nicht zufällig an das Auge einer Katze, und der stilisierte Leopardenkopf am Bug verstärkt den Eindruck von Kraft und Schnelligkeit. Das zweigeteilte Cockpit lässt hingegen Cruisingambitionen erkennen: Achtern Kommandozentrale und Arbeitsbereich der Crew, die hier über einen separaten Niedergang unauffällig unter Deck gelangen kann; davor ein halb geschlossener Bereich, in dem Gäste bei Manövern geschützt sind und wohin sie vor allem bei Halsen gebeten werden. Störende Coffee-Grinder gibt es nicht, die riesigen Winschen werden hydraulisch angetrieben und die Leinen in Kanälen unter Deck geführt. Gefährlich schlagende Genuaschoten sucht man vergeblich und die Großschot setzt extrem weit achtern an.

Unter Deck bietet die große Breite Platz für einen generösen Salon, den es jetzt schon gibt, der aber für Regatten entfernt wird. Der vordere Teil der Yacht ist hingegen noch leer und wird – nach den Plänen des Innendesigners Ken Freivokh – erst nach dem „Rennleben“ des Leoparden ausgebaut. Slade schätzt, dass dies in etwa 18 bis 24 Monaten der Fall sein wird.

Eine Canting-Kiel-Mechanik in einer luxuriös ausgebauten Rennyacht zu kaschieren ist unmöglich, deshalb entschieden sich Designer Bruce Farr und Mike Slade für eine Doppelbodenkonstruktion, in dem sich die mächtigen Hydraulikzylinder verstecken: Der Salon wurde kräftig erhöht, was zwangsläufig einen für Rennyachten üppigen Aufbau erforderte. Dem geplanten Char-

tereinsatz wären auch die in Rennyachten üblichen zahlreichen Schotten im Weg gestanden. Den strukturellen Festigkeitsverlust glich Farr teilweise mit dickeren Wandstärken aus und setzte beim hochqualitativen Carbon-Nomex-Composit Honeycomb-Prepregs unterschiedlicher Dicke und Dichte ein. Klar, dass all diese Maßnahmen Gewicht kosten. *Leopard 3* wiegt mit rund 36 Tonnen gut acht mehr als *Alfa Romeo*. Nach der Papierform ist die Katze also chancenlos, doch im einzigen bisherigen Aufeinandertreffen behielt *Leopard* die Oberhand. Im stürmischen Fastnet musste *Alfa* wegen Materialdefekts die Segel streichen.

DER COMPUTER DENKT, DER STEUERMANN LENKT. Papierform ist also nicht alles und technologisch ist *Leopard* ohnehin auf der Höhe der Zeit. Nach langem Abwägen entschied sich Bruce Farr für die CBTF-Variante. Dieses Kürzel steht für *canting ballast twin foil*, also für Kipp-Kiel und zwei Schwerter. Der im Leopard-Projektmanagement mitarbeitende VOR-Sieger Mike Sanderson hatte sich für diese Konfiguration stark gemacht, weil er auf *ABN Amro One* im Volvo Ocean Race damit ausgezeichnete Erfahrungen gemacht hatte. *Alfa Romeo* hat beispielsweise keine Schwerter, sondern ein anstellbares Frontruder (*canard*); sie ist allerdings auch nicht so breit und nicht wie *Leopard* für lange Raumschotpassagen konstruiert. Die *Leopard*-Schwerter sind ein technologischer Leckerbissen. Hatte man auf den VO70-Racern noch Probleme, die Schwerter unter Last zu verstellen, so läuft dies auf *Leopard* ganz stressfrei ab. Die innovative Konstruktion sieht zwei Carbonkästen vor, in denen sich die asymmetrischen Schwerter an mehreren Rollen anlehnen. Diese Rollen werden hydraulisch angetrieben und ermöglichen so eine Höhenverstellung auch bei extremer Last: Bei einem seitlichen Druck von 40 Tonnen laufen die Schwerter auf Knopfdruck. Apropos Knopfdruck. 132 Funktionen sind auf *Leopard* hydraulisch bedienbar, darunter natürlich Winschen, Vorstagspannung, Backstagen, Cunningham oder Traveller. Für den Kipp-Kiel stehen vier Antriebsmodi zur Wahl. Setzt man die Hauptmaschine ein, schwenkt das 20-Tonnen-Trumm innerhalb von zwölf Sekunden von 40° Backbord nach 40° Steuerbord – so schnell ist kein anderer. Ist Zeit kein Thema, geht's mit der Hilfsmaschine auch etwas langsamer, elektrisch oder gar manuell dauert's entsprechend länger. >

Leopard 3

▶ Rumpflänge:	30,5 m
▶ Breite:	6,8 m
▶ Tiefgang:	5,5 m
▶ Gewicht:	38,5 t
▶ Ballast:	19,2 t
▶ Masthöhe:	47 m
▶ Segelfläche am Wind:	843 m ²
▶ Segelfläche raumschots:	1.604 m ²
▶ Design:	Bruce Farr
▶ Innendesign:	Ken Freivokh
▶ Werft:	McConaghy, Australien
▶ Segel:	North, England
▶ Mast:	Southern Spars, Neuseeland

www.farrdesign.com

www.freivokh.com

www.leopardoflondon.co.uk





DAS HERZ DES LEOPARDEN. Der Steuermann ist über die Befindlichkeit der Yacht stets gut informiert, ein PLC (programmable logic controller), zu deutsch speicherprogrammierbare Steuerung (SPS), überwacht alle Bordsysteme und ist das elektronische Herz der Yacht. Die Rechner befinden sich gut geschützt unter

Deck in einer Carbonkiste an Backbord. Der PLC könnte theoretisch so programmiert werden, dass *Leopard* von selbst segelt und dabei Ruder, Schoten, Traveller, Kielwinkel oder Schwertstellung automatisch justiert werden; Wenden auf Knopfdruck verstehen sich von selbst und auch eine Fernsteuerung von Land aus ist denkbar. In der Regel befiehlt natürlich der Steuermann über die kleinen Schaltzentralen, die auf einer elegant geschwungenen Steuersäule vor jedem Rad positioniert sind.

Nur das Ruder wird von den beiden Rädern aus ganz bieder per Seilzug über einen aufwändig gearbeiteten Carbonquadranten angetrieben. Die Folge ist feines Feedback, wodurch sich *Leopard* beim Segeln wie eine wesentlich kleinere Yacht und höchst handlich anfühlt.

Leichte Bedienbarkeit stand auch beim Rigg im Vordergrund, die vier Salings sind deutlich gepfeilt, was bei Manövern die Abhängigkeit von den Backstagen reduziert. Da kann man schon mal einen Fehler machen, ohne dass sich der Mast gleich verab-

Leopard für jedermann

Charter. Nur eine Frage des Geldes: Tagescharter von 10 bis 17 Uhr im Solent für 12 bis 20 Personen, inklusive Cafe, Kuchen, Dinner und Champagner, gibts derzeit um wohlfeile 10.000 Euro (plus Mehrwertsteuer). Infos über Ocean Marine, E-Mail: info@leopard3.com.

Doppelleben Als Charteryacht wird Leopard mit diesem Salon, den Ken Freivokh entworfen hat, bestimmt eine gute Figur machen. Regattacrews müssen allerdings darauf verzichten – das gesamte Mobiliar wird im Racing entfernt

schiedet. Die Wanten sind aus Gewichtsgründen aus Tauwerk (PBO), Fallenschlösser im Topp Standard. Mit Letzteren werden die Fallen entlastet und der Stauchdruck im Mast reduziert.

LEICHTE BEUTE. Mike Slade weiß natürlich, dass er bei normalen Regatten gegen *Alfa & Co* wenig Chancen hat, weshalb sein Hauptziel der Rund-um-die-Welt-Rekord für Monohulls ist. *Leopard* wird im Herbst noch ein paar Regatten in Europa segeln und dann in die Karibik übersiedeln, wo gute Charterkunden warten. Ende 2008 geht's dann um die Welt. Die derzeitige Bestmarke von 87 Tagen, die Vincent Riou 2005 mit einem Open 60 solo segelnd aufgestellt hat, wird für den Leopard eine leichte Beute sein.

Bruce Farr hat *Leopards* Rumpf vor allem wegen der Raumschotpassagen in den Roaring Forties und Screaming Fifties derart breit konstruiert. Auch der ungewöhnliche Knickspant im achteren Rumpfbereich soll bei solchen Bedingungen strömungsgünstig sein. Symmetrische Spinnaker werden auf *Leopard* nicht eingesetzt, weshalb man mit dem fixen Bugspriet auskommt. In rauen Downwindpassagen kann die Katze übrigens ihr Köpferl anheben: Auf Knopfdruck fließen nämlich bis zu 4,5 Tonnen Wasser in die Hecktanks. Feine Vorstellung: Bei zehn Beaufort unter Gennaker mit 40 Knoten Speed durch die stockfinstre Nacht im Südmeer, vorbei an Eisbergen und Walen. Wem's Spaß macht ... ■