



FOTOS: ROLAND DULLER (2), WERFT (1)

SMS statt SOS. Das Smart Mooring System von Hanse ermöglicht beispielsweise das Querverschieben einer Yacht

Mut zur Lücke

Anlegen leicht gemacht. Hanse hat eine Anlegehilfe für Yachten entwickelt, die Hafenanläufe den Schrecken nehmen soll. Roland Duller hat das Smart Mooring System getestet und mit jenen der Beneteau-Gruppe verglichen

Nun ist bewiesen, was wir ohnehin wussten: Hafenanläufe setzen viele Skipper unter Stress; zu diesem Ergebnis kam eine von Hanse Yachts in Auftrag gegebene Studie. Als Konsequenz entwickelte man ein eigenes

Anlegesystem; Beneteau (Dock & Go) und Jeanneau (360 Docking) haben ihre – übrigens identen – Anlegehilfen 2010 auf den Markt gebracht (siehe Yachtrevue 1/2011).

In Experten- und Ausbilderkreisen steht man derartigen Features vielfach ablehnend bis misstrauisch gegenüber. Objektiv gesehen muss man den Werften dafür dankbar sein, dass nach der Simplifizierung der Navigation auch das Anlegen erleichtert wird und man damit zukünftigen Freizeitskippern einen weiteren Stolperstein aus dem Weg räumt. Man kann davon ausgehen, dass in naher Zukunft immer mehr Yachten mit Anlegehilfen ausgestattet werden, und das hat gute Gründe:

■ Die Mehrzahl der Skipper verbringt lediglich eine Woche pro

Jahr auf einem Schiff und ist dementsprechend unerfahren. Und das wird sich – angesichts der typischen Törnfrequenz – auch nicht ändern. Das SMS-System soll diesen Skippern Stütze sein und stressfreie Manöver ermöglichen.

■ Der Trend zu breiten Hecks – auch im Fahrtenyachtbereich – erhöht die Anzahl der Yachten mit Doppelruderanlage. Folge: Klassische Eindampfmanöver funktionieren mangels angeströmten Ruderblattes nicht

mehr. SMS und Co. schaffen Abhilfe.

■ Alle Features, die den Segelsport erleichtern, sind willkommen, weil damit auch Menschen mit niedriger Stressresistenz diesem komplexen Freizeitvergnügen frönen können.

HINEIN IN DIE LÜCKE

Hanses SMS-System unterscheidet sich von jenem der französischen Werften (Jeanneau, Beneteau) grundlegend. Die französische, vom deut-

schon Antriebshersteller ZF Marine entwickelte Lösung besteht im Wesentlichen aus einem Motor mit 360 Grad drehbarem Saildrive und Bugstrahlruder. Die Mehrzahl der Manöver wird mit Motorkraft durchgeführt, das Bugstrahlruder nur punktuell benötigt.

Das Smart Mooring System der Greifswalder Werft hingegen setzt sich aus einem herkömmlichen Motor mit Saildrive (Volvo Penta D2-75, oder kleiner) plus Bug- sowie Heckstrahlruder (Max Power) zusammen. Via Joystick werden die Komponenten auf elektronischem Wege aktiviert. Klingt komplizierter als es ist, in der Praxis benötigt man keine fünf Minuten, um die Funktionsweise zu verstehen.

Mittels zweier Knöpfe wird das SMS-System aktiviert, Kontrollleuchten signalisieren, ob Bug- und Heckstrahler ausgefahren sind. Danach kann man per Select-Knopf zwischen Joystick und Gashebel hin- und herschalten. In der Praxis wird man bei der Einfahrt in den Hafen das SMS aktivieren, aber



Via Joystick dirigiert man die Yacht mühelos in jede Parklücke, wobei das Hanse-System wohltdisiert arbeitet und Manöver punktgenau ablaufen

Video
Multimedia-Inhalt
in e-Yachtrevue

zunächst noch wie gewohnt mit elektronischem Gashebel sowie Steuerrad manövrieren. Erst unmittelbar vor dem Liegeplatz schaltet man via Knopfdruck in den Joystickmodus, fixiert das Steuerrad manuell (!) in neutraler Position und dirigiert das Boot in die Parklücke.

Das Einparken selbst bereitet tatsächlich keine Probleme, weil sich das Boot immer in dieselbe Richtung wie der Joystick bewegt. Drückt man ihn nach rechts vorne, drückt das Bugstrahlruder den Bug nach Steuerbord. Legt man ihn links zur Seite, verschieben Bug- und Heckstrahlruder das Boot parallel nach Backbord. Dreht man ihn dreht das Boot am Teller. Legt man ihn nach vorne oder achtern und drückt gleichzeitig den Knopf am Joystick, aktiviert man den Dieselmotor und die Yacht fährt vor- oder rückwärts. In der Praxis wird man darüber nicht nachdenken sondern intuitiv agieren, wobei man unbedingt mit Gasschüben arbeiten sollte. Diese Vorgangsweise erhöht die Präzision der Manöver und spart Strom.

FÜR UND WIDER

Vergleicht man das SMS-System mit jenem der französischen Werften, ergeben sich einige Unterschiede. Beim SMS-System erfolgen Drehungen oder Parallelverschieben in erster Linie mittels Bug- und Heckstrahlruder. Diese packen weniger entschlossen zu als ein Dieselmotor, was bei Starkwind ein Nachteil sein kann. Dock & Go oder 360-Docking agieren wegen der Beteiligung des Dieselmotors bei Starkwind effizienter, bei Schwachwind hingegen wird man zumindest anfangs von der heftigen Kraftentfaltung überrascht, und es dauert ein bisschen, bis man das richtige Gespür entwickelt hat. Mit SMS hingegen lässt sich das Manöver sehr dosiert und punktgenau ausführen, das zeigte sich beim Test in Barcelona deutlich; zweifellos ein

Vorteil bei normalen Verhältnissen.

Anlegesysteme können, wie jedes andere technische Feature, versagen, diese Erfahrung haben wir mit allen Systemen gemacht. In diesem Fall ist es entscheidend, dass es eine Möglichkeit gibt, mit der man sich aus der misslichen Lage befreien kann. Im Fall von SMS geschieht dies dadurch, dass man via Select-Taste das Kommando vom Joystick an den elektronischen Gashebel übertragen und konventionell agieren kann. Beim französischen System geht das auch – es sei denn, der drehbare Saildrive blockiert in seitlicher Position. Dann ist nämlich guter Rat teuer.

Mit anderen Worten, beide Systeme haben Vor- und Nachteile: Das SMS ist abgesehen vom etwas komplizierten Aktivieren extrem einfach, benötigt aber vergleichsweise sehr viel Strom. Das Problem dabei: Sind die Batterien einmal leer, kann die Lichtmaschine nicht ausreichend Strom produzieren, damit Bug- und Heckstrahlruder funktionieren. In der Praxis wird dies vermutlich kaum eintreten, weil man nur ein Mal in die Parklücke fährt. Beim Test zeigte sich jedoch, dass die Batterien nach zwei, drei Manövern mit intensiver Nutzung der Elektromotoren leer waren und man in den herkömmlichen Modus schalten musste. Kein Beinbruch, aber man sollte sich darüber im Klaren sein. Endloses Hin- und Herschalten mit dem Joystick leert die Batterien und führt eventuell auch zur Überhitzung der E-Motoren.

RESÜMEE

Anlegethilfen vereinfachen Hafenanmanöver dramatisch. Das ist sehr erfreulich und steigert für viele Skipper den Erholungswert. Dennoch sollte man mit herkömmlichen Anlegeverfahren vertraut sein, meint zumindest der für seine Technik-skepsis bekannte Autor. ■

Lichtblick

Austrian Boat Show. Im Vorjahr war die Boot Tulln die einzige Messe Europas, die bis auf den letzten Quadratmeter ausverkauft war. Die Prognosen für 2012 sind ähnlich gut

Die Austrian Boat Show in Tulln hat sich in den letzten Jahren trotz wirtschaftlich schwieriger Zeiten zum zentralen nautischen Ereignis Österreichs und der angrenzenden Länder im Osten entwickelt. Mitverantwortlich für den Aufschwung waren der Bau einer neuen Messehalle, die Steigerung der Qualität, die daraus resultierende Beliebtheit bei Ausstellern und Besuchern sowie stabile Besucherzahlen um 45.000 in vier Tagen.



Laut Thomas Diglas von der Boot Tulln ist die Buchungssituation schon um diese Jahreszeit höchst erfreulich. Im Segelbootbereich werden noch mehr Werften präsent sein. Der neue Beneteau-Generalvertreter Master Yachting wird eine Oceanis 50 ausstellen und aller Voraussicht nach sogar eine Sense. Yachten Meltl wird eine repräsentative Auswahl der Bavaria-Cruiser-Palette zeigen, Trend Travel & Yachting sowie Phoenix Yachting kommen mit Dufour-Yachten der Grand-Large-Linie. Max Marine zeigt mit der Sun Odyssey 409 Europas Yacht des Jahres 2011, Sun Odyssey 42 DS und 33i. Präsent werden auch italienische Werften sein: Mayer Yachten hat sich als Grand-Soleil-Importeur mit der neuen Grand Soleil 39 angekündigt, das Yachtingcenter Ules mit einer Comet 31. Weiters zu sehen: Hanse Yachts, Delphia Yachten (Sailing Center Möstl), Alpha (Daysailer im Brenta Stil), Avar-Yachten, Seascope, etc.

Genauso stark präsentiert sich der Motorbootbereich: Frauscher (repräsentative Auswahl), Boote Schmalzl (Boesch, Julika), Performance Marine (1107, 807), Motorland Mannheim (Bavaria 31, 34, 38), Ortner Boote (Correct Craft), Diamond Marine (Cranchi 36), Salomon Boote (Four Winns), Boote Pfister (Galeon), Hönigmann (Italmar), Bayliner und Boote Marian haben bereits zugesagt.